

إنترناشيونال

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر مرة بدوت شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

مجلة مختلفة لقارى مختلف

INTERNATIONAL

مصر ليست مكانا لغسل الأموال

التقلبات الإقتصادية تكثف العواصف في النقل البحري

تطوير وحماية المنتج المحلي .. هو الحل

نوسكو تنقل أنصم طرد في مصر

محمد أبو شعيشع رئيس جمارك مصر وثورة الإصلاح ..

والجمارك الإلكترونية على الأبواب

في الإسكندرية الفقه يصنع المعجزات على مر الزمن

TRANS-ARAB

All girls and boys from 8 to 18 years old

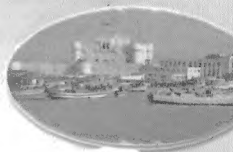
كل البنات و الفتيان من

Join The :

انضم اليك :

FUTURE TRAVELER

مسافر المستقبل



تجارة

إتقاء



حداوة



For more information,
please contact the
Customer Affairs Department
at (+202) 6964394 thru 99,
fax (+202) 6349727,
or e-mail

customeraff@egyptair.com.eg

Visit our website

www.egyptair.com.eg

لمزيد من التفاصيل
برجاء الإتصال
بإدارة شؤون العملاء
تليفون ٩٩-٦٩٦٤٣٩٤ (+٢٠٢)
فاكس ٦٦٤٩٧٢٧ (+٢٠٢)
أو بالبريد الإلكتروني

قم بزيارة موقعنا على الإنترنت



انترناشيونال

مجلة دورية دولية متخصصة في النقل البحري وعلاقته بنظومات النقل والتجارة والتأمين والسياحة

تصدر بتريخ من وزارة الاعلام اللبنانية

بالقرارد رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

مستشار التحرير

ريان عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير والدير المسؤل

ريان حسان صهي الدين شعبان

مشرف التحرير

عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

لبنان

المركز الرئيسي س.ب. ١٤/٦٤١ بيروت

طائف / فاكس ٢٨٣٥٠-٣-٩٦١

محمول ٩٤٥٥٠-٣-٩٦١

مصر

اسكندرية ت/ ١٤٧٥١١٣/٢٠٢

المراسلون: ٥١ شارع فيكتور محمول مسوحة الدوير

الاربع شقة ٩١

E-Mail: assem355@hotmail.com

سجل تليفون: ٥٧٤٥٨٥٠-٣ (٠٣)

فاكس: ٥٧١٠٥٣٣-٣ (٠٣)

السويس

* المراسل / ريان / أحمد سبوي

محمول: ١٣٣١٨٤٣٢٠-٢ (٠٢)

* المراسل: عبد الرحيم مصطفى

محمول: ١٢٤٦١٤٩٤٤-٢ (٠٢)

الإسكندرية

* المراسل: محمد حسين صالح

تليفون: ٢٦٨٠٠-٢ (٠٢)

E-mail: Fagr1@hotmail.com

سوريا

* المراسل: ريان ابراهيم سليم دير عطاني

تليفون وفاكس: ٧١٩٩٩٠٠-٢ (٠٢)

السعودية - جدة

تليفون: ٦٣٣٩٨٨٠-٢ (٠٢)

فاكس: ٣٣٩٨٤٥-٢ (٠٢)

* المراسل: الشريف التمدد - دبي

* المراسل: عفيف صلاح مخضار

ص ب ٢٦٨٨٢ - دبي - محمول: ٦٥٤٠٠-٢ (٠٢)

الولايات المتحدة الأمريكية

نيويورك

* المراسل: محمد محمود الغازي

٢٨١٨١٣-٧١٨-٢ (٠٢)

الوكالة المتحدة للنشر والسياحة

بنية الخضري - كورنيش الزرمة

تليفون: ٢١٥٥٧٨٠-٢ (٠٢)

تليفاكس: ٣١١٦٧٩-٢ (٠٢)

٢١١٣٨٩-٢ (٠٢)

دار بلال للطباعة بيروت - لبنان

توزيع على جميع اഞ്حاء العالم

إعلانك في
انترناشيونال
يضمن لك الانتشار

اقرأ في هذا العدد

تقارير

ص ٣ عاصم السيد أحمد يؤكد أن تطوير وحماية المنتج المحلي هو الحل.

ص ٩ ريان أحمد حنفي والعراسل البشرية في أنظمة الفرد/ السفينة للأبطال الأوروبية.

ص ٩ دكتور آين النحراري يشير إلى التقلبات الاقتصادية تثير العواصف في النقل البحري العالي

ص ١٠ إسماعيل عناني والضريبة على أرباح سفن الصيد المصرية

ص ١٨ قراءة في تقارير برلمانية

ص ٢٨ The Adham Center for television Journalism

ص ٣١ مترعات فرنسية بأفلام عربية

ص ٤٣ نشأت الديهي والموازنة العامة للدولة في أوراق مبجلة ودفار ترقية.

حوارات

ص ٤٤ وسام غنيم تعرض معجزات الفن على مر الزمن

أقراء هؤلاء

ص ١٧ عبد السلام السيد أحمد يؤكد أن مصر ليست مكانا لتفصيل الأموال.

ص ١٩ محمد السيد عز الدين وأقدم الترسنات البحرية

ص ٢١٠٢ سمير معروض واللوجستيات في الموانئ ومحطات القارات

ص ٣٣ محمد حسين صالح وآخر أخبار هيئة قناة السويس

ص ٣٤ Fernando Plaza & The Imo and its (Modus Operandi)

ص ٣٥ أين الجبالى والقلق .. والرقص فوق رمال متحركة

ص ٣٨ رجب حسن رجب والقراسل النقل البحري والتجارة الخارجية

يعتذر الدكتور/ مصطفى عبد العزيز عن تقديم الجزء الخاص من المنظمة البحرية الدولية لانسباب طارفة وسيتم نشره في عدد أغسطس بشيعة الله

المقالات المنشورة في هذه
المجلة تعبر عن آراء كتابها
ويجوز إعادة النشر مع الإشارة
إلى المصدر

الاشتراك السنوي

الجمهورية اللبنانية: ٢٤٠٠ ليرة لبنانية - مصر: مصر العربية ٥٠ جنيه مصري - باقي الدول العربية والنقل ٤٠ دولار أمريكي

لبنان ٢٠٠ ليرة لبنانية - مصر: ٤٠ جنيه مصري - باقي الدول العربية ٢٠ دولار أمريكي - السفن التجارية ٢٠ دولار أمريكي

ولنا
كلمة

بقلم

مستشار التحرير

تطوير وحماية المنتج المحلي ..

هو الحل



المقاطعة .. كلمة تردت كثيرا في الآونة الأخيرة دون إرساء أو وعى .. وعملت الأصوات لتنادي بمقاطعة السلع والمنتجات والمنتجات الإسرائيلية والأجنبية.

ليس هناك خلاف على ذلك بالنسبة للسلع الإسرائيلية، أما الولايات المتحدة فهناك علاقات تجارية معها لا يمكن الإستغناء عنها حاليا حيث تصدر المنتجات المصرية إلى (مريكا)، ومن الصعب أن يشمل المصريون ولف صادراتهم للأسواق الأمريكية، كما أن مصر تعتمد على الفصح والأسلحة الأمريكية في الوقت الحالي ولا يمكن الإستغناء عنها ..

لذا فإن المقاطعة سيكون ضررها أكثر من نفعها .. وإذا كنا حذيفة نريد أن يكون عملنا مؤثرا فالحل هو الاتجاه سريعا إلى تطوير وحماية المنتج المحلي لتحقيق عائد أكبر من الصادرات والحد من الواردات لدعم الوحدة الاقتصادية العربية والتصدى للكتكولات الاقتصادية العملاقة التي تعمل على إغراق الأسواق العربية بمنتجات تروجها الحملات الإعلامية المخطلة ومعضها منتجات تضر ولا تنفع.

لقد سبق أن أثبتت الفسة الثلاثية (مصر والسعودية وسوريا) باعتبارها ملتد رئيسي للقوة العربية قدرتها على القيام بمسؤولياتها بالتصان مع الدول العربية لمواجهة التحديات الاقتصادية التي تواجهها هذه الدول وذلك عن طريق تكثيف التعاون والتنسيق فيما بينها على الصعيد الاقتصادي والتصان القدرات العربية لتشجيع توظيف الأموال العربية المستثمرة في الخارج التي تقدر بحوالى ١٤٠٠ مليار دولار واستثمارها في البلدان العربية مع تطوير قاعدة علمية وتكنولوجية لتحديث الابتكارات العربية، وإقامة شبكة من المعلومات والأعمال تربية قطاعات الاقتصاد العربي لتحقيق التنمية الدائمة في الوطن العربي.

هذا وقد أوصى مجلس إدارة الجمعية العربية لتطوير وحماية المنتج الوطني بإنشاء صندوق يتم تمويله من عدة مصادر لتعريف من حصلته على دعم ميزانية الأبحاث العلمية، وكذا دعم تصنيع المواد الخام والصادرات بجانب دعم الواردات العلمية والواردات التكنولوجية والمنتجات الإعلامية لتطوير المنتج المحلي.

إن الدول العربية بإمكانها التي لا تتوفر لمعظم الدول العالم يجب أن تنضم باتتصادها من طريق التطوير الصناعي والتكنولوجيا للحفاظ على مستوى التنافس والحد من الإستيراد بالإقتناء الذاتي ..

إننا نشتم أن نقزو صادراتنا لسواق العالم حتى تكون المقاطعة طبيعية بعد الدراسة الواعية ..

عاصم السيد أحمد

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.



★ مقدمة :

في ظل خطة التطوير التي قامت الشركة بتنفيذها خلال عام ٢٠٠١/٢٠٠٠ تم تحقيق ما يلي :
- إنهاء أعمال الحفر لإستقبال البواخر حتى الجبل الخامس .
- تحقيق حجم تداول ٥٥٤٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠١/٢٠٠٠ مقابل ٤٤٣٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠٠/١٩٩٩
نسبة زيادة ٢٧% .
بمعدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة .

★ حقائق على الطبيعة:

- ساحات الحاويات ٤٠٠,٠٠٠ م^٢
- الطاقة السنوية للمحطة ٧٠٠,٠٠٠ حاوية مكافئة
- المخزن المشترك LCL ٦٠٠٠ م^٢
- طاقة تخزينية ٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات التلاجة ٣٦٠ وحدة - مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات ٦٠٠ حاوية مكافئة / شهريا
- النقل بالقطار محطة واحدة

★ الميناء الجاف:-

- تم إنشاء الميناء الجاف عام ١٩٩٦ على مساحة ٥٠,٠٠٠ م^٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من أكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع أنحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠,٠٠٠ م^٢ .

★ نظام الحاسب الآلى :-

- استخدام أحدث التقنيات لإستقبال وإرسال بيانات السفن بنظام EDI
- وتبادل رسائل BAPLIE, MOVINS, COARRI, CODECO .
- تستخدم أجهزة كمبيوتر مجهزة لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .



★ المعدات :-

- ٣- ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ٣- ونش رصيف عملاق (POST PANAMAX) حمولة ٤٠ طن
- طول ذراع الونش ٤٤.٥ م قادرة على تداول ١٦ صف (ROW) .
- ٦- ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ٨٠,١٠٠ طن .
- ٦- ونش ساحة عملاق R.T.G. .
- ٢٧- ونش ساحة R.S. .
- ٤٧- جزار موانئ بالمقطرة .

★ سيتم إضافة عدد ٦ ونش ساحة أرضى فى ديسمبر ٢٠٠٢ وعدد ٨ جزار موانئ بالمقطرة فى يونيو ٢٠٠٣ . أيضا إضافة الونش العملاق السابح (SUPER POSTPANAMAX)

★ نشاط تداول البضائع :-

- الطاقة التخزينية للبضائع الصلب ٥٥,٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .
- تمتلك الشركة وشحن عالميين بمعدل تفريغ ٢٦٠ طن / ساعة
- للودن الواحد .
- تقوم الشركة بتطوير الطاقة التخزينية للوصول إلى حجم تداول ٨٠,٠٠٠ طن فى مايو المقبل .



فاكس: ٢٠٦٦٦٧-٤١٩/٠٢٠٦٦٣٣٩٧
e-mail: info@pschc.com

تليفون: ٢٠٦٦٣٣٥٨١٢ / ٢٠٦٦٣٣١٥٢
صناديق بريد: ١٢٣٩ بريد مصر

web site: www.pschc.com



Arabian Gulf Marine Trading Co.

Shipping Agency



EVERGREEN



OCEANS WERE BLUE

NOW THEY ARE GREEN

Cairo

11 Abd El Azim Ashmawy St., Almaza HELIOPOLIS
P.O. Box 2787 El Hana Zip: 11361
Tel: 202 4140354 - 2901337 MGT Tel: 202 4145130
Telefax: 202 2501137 - 1146354 - Telex: 208118 BADRC UN
e-mail: gtdr@ed.egnet.net - baha@goga.net

Alex

11 Hussein Noub St., El hai El Latini
P.O. Box 215 El Mahadya
Tel: 203 395005/6 - 203 4971200/300 - 203 497350/2/3
Telefax: 203 4971095 - MGT Tel: 203 4971400
E-mail: evergreenaxd-mgt@gtdr-marine.com.eg
evergreenaxd-az@gtdr-marine.com.eg

Port Said

19 El Gabarty St., P80, Egypt P.O. Box 77 Zip 21111 EGYPT
Tel: 2060 233098 - 327736 MGT 2060 329770
Telefax: 2060 323095 - 233999 Telex: 63199 GFBDR UN
E-Mail: gtdr@aveezcanal.net
evergreenpad@bac.com.eg

EVERGREEN

SUEZ

33 El Shohada St., Suez, Egypt
P.O. Box 122 Zip 43511 Egypt
Tel: 2062 111521 338935/ Telefax: 2062 331824
Telex: 660015UZ UN
e-mail: evergreen@suez.com.eg

ECHCO**Egyptian Container Handling Co.****الشركة المصرية لتداول الحاويات (ش.م.م)**

وهي أول شركة مساهمة مصرية خاصة تم الترخيص لها بمزاولة نشاط تداول الحاويات بجميع أنواعها في الموانئ المصرية وتمارس نشاطها مبدئياً في ميناء الأدبية. فهي تقوم بتداول الحاويات بالخط الملاحي العالمي الأمريكي (APL) ومن المتوقع أن يصل حجمها خلال العام القادم بما لا يقل عن (٥٠ ألف) حاوية نظمية.



بدأت الشركة في ١٧/٦/١٩٩٨

بتداول عدد ١٨٥ حاوية مكافئة

شهرياً أما الآن فنناول ٣١١٩

حاوية مكافئة شهرياً.

تملك معدات ثقيلة وحديثة لمناولة الحاويات بجميع أنواعها كما تناول وتقدم خدمات تخزين للحاويات المبردة (Reefers) التي بلغت خلال عام ١٩٩٨ حتى تاريخه الى ١٠٠ حاوية. كما تملك ساحات للتخزين مساحتها ٣٠٠٠ متر في ميناء الأدبية.



ساهمت الشركة في تنشيط

حركة النقل فيما بين الموانئ

المصرية لنقل الحاويات الترانزيت

من الأدبية الى الموانئ الأخرى

مستخدمة النقل بالقطار

وكذلك النقل البري بالسيارات.

إدارة الشركة بمدينة القاهرة - ٥ ش فريد من ش الثورة - مصر الجديدة

تليفون : ٤ - ٢/٤١٤١٥٩٠ فاكس : ٢/٤١٤١٨٨٥

بورسعيد : ٢١ ش الجبرتي

تليفون : ٣٥٢٩٤١ - ٣٥٢٩٤٠ - ٦٦/٣٥٢٩٤٢ فاكس : ٦٦/٣٥٢٩٤٣

السويس - ميناء الأدبية

تليفون وفاكس : ٦٢/٣١٠٤٤١ - ٦٢/٣١٠٤٤٠

البقاء لله وحده

اللواء بحرى / عاصم السيد أحمد

المحاسب / رجب حسن رجب

و أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

وجميع العاملين بها

ينعون بمزيد من الحزن والألم

أخاً غالياً وزميلاً عزيزاً كان نموذجاً للإخلاص والتفانى فى العمل

ومثالاً للجدية وظهره اليد وتقوى الله



المرحوم بإذن الله

اللواء بحرى متقاعد

أحمد مدحت عبد البارى

الذى فقدته أسرة النقل البحرى المصرى

عزاًؤنا فيه رضواناً من الله وعفواً وغفراناً

طيب الله ثراه وألهمنا وأهله الصبر والسلوان

العوامل البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية (١)



الحاصل بالمهام اللاحقة.

تعريف البينات-

هذا الجزء، من المشروع هو عملية تحليل البينات في ثلاث مهام الأولى كانت هذه المرحلة إلى تلك مهام الأولى كانت بفرص تحديد البينات لفهم البينات ولخدمات خلال المراحل المختلفة لعمل السفينة وأيضاً فحص الجسول الجديدة بالنظر إلى تكوين وتصميم العمل على سطح السفينة لتصميم المراحل عمل السفينة تم اختيار رحلة تجارية كاملة والأخذ في الاعتبار التفاصيل الكاملة لكل المراحل.

تعريف العمل-

أ- تبادل الضوابط والعمليات التجارية في المياه.

ب- تجهيزات السفينة للمبادأة والمناورة

للفرجح إلى ظهر بحر.

ج- الإبحار في ظهر بحر.

د- تجهيزات السفينة ومناورتها للوصل.

و- أضيفت الأنشطة الآتية:-

أ- الصيانة العادية.

ب- الصيانة الأعمال الإدارية.

ج- تخطيط هذه المرحلة من البينات تعان

الشركاء، وأخيراً، في قطاع السفن

المتنصين إلى الشركات وملاك مختلفين

وسنن ذات جنسيات مختلفة وذو

مناطق عمل تجارية مختلفة.

وتأتي ضرورة الاتصال بخبراء، سنن

أوروبية ذات جنسيات مختلفة بسبب

ثلاث عوامل رئيسية:-

١- اختلاف مؤولات الأطم.

٢- اختلاف مستويات تنظيم السفن.

٣- اختلاف الأطم.

وقد تم تحقيق أهداف هذه المرحلة من

خلال استطلاع ورسم مفصل للغاية

مباشرة على ظهر السفن بغرض جمع

البينات الفعلية البينات بالعدا.

وقد أمكن من خلال تحديد خدمات

وواجبات البينات وتنظيم البينات

التصميم عليها عمل على معلومات

قادر على عمل تحليلات متفنة. وتم

عمل مثال من خلال مشروع MASIS

يتجسرو دقيق عن السفن الأسبانية

والألمانية وخلال هذه الفترة من المهمة

أعير تحليل الإجهادات والبيانات الجديدة

ضروري لسببين:

١- لتحديد فلسفة ملاك السفن في تنظيم

مفهم وأساليب تنظيم العمل على

السفن وذلك لإستخدام النتائج في

المهام البينات البين.

٢- للتحقق من إمكانية إعادة تحديد

مربيات الخدمات-ربطاً لفلسفة ملاك

السفن-وذلك لتظهر توجز لمرجات

الحجمات من خلال مشروع MASIS.

على الحرفية والتكنولوجيا القابلة للتطبيق.

د- تلك القرارات تعتمد على المخاطرة وذلك غالباً ما تتعامل مع المجهول الغير مؤكد.

جمع البينات

تشمل عملية جمع البينات لمحتوي والتي تم تصنيفها طبقاً لجميع البينات المتوفرة وفي الواقع فإن هذه المرحلة من المشروع تختص بالبيانات المتعلقة بعمل البينات والبيانات المتعلقة بمفاهيم كل من السفينة والطاقم. وقد تم جمع البينات المتكررة من طريق طرح مجموعتين من الأسئلة لكل من طاقم وملاك الأسطول الأوروبي وقد قسمت الأسئلة سابقة الذكر إلى خمسة أقسام:

القسم الأول: ويحكون من أسئلة عامة عن السفينة وتكون أيها الطاقم.

القسم الثاني: ويخص بالأسئلة المتعلقة بالعمليات وعملية عمل السفينة.

القسم الثالث: ويخص بتأهيل وتدريب أفراد الطاقم وكذا التأهيل التخصصي

والإدارة.

القسم الرابع: ويخص بالبيانات

والإتصالات تختلف مراحل عمل السفينة وكذا إحصائية الإتصالات بين السفينة

والبحر.

القسم الخامس: ويتعلق بإستخدام المعدات

الغنية للسفينة والمساكن التي تظهر خلال أعمال الإبحار وأحياناً على ظهر السفينة.

تم تحليل البينات المجمعة بواسطة برنامج إحصائي والذي يستخدم عدة أنواع من التقنيات مثل التحليل

باستخدام الجدول التقاطعية وتحليل الاختلاف المربع والتحليل العنقودي وقد

أمكن باستخدام الجدول التقاطعية الربط بين العديد من الأسئلة الخاصة بنطاق

مختلفة مثلاً بين الربط بين الأسئلة الخاصة بعمل الطاقم وأجهزة بالعدا

البحر، وذلك باستخدام البينات الاختبارية.

..... تم وقد تم استخدام الاختبار

التربيعي للتحقق من أن العلاقة بين هذه

الأسئلة لم يكن مجرد صدفة.

ومن الطرق الإحصائية الأخرى التي تم

إستخدامها هو التحليل التجميعي ويشمل

تحليل تصنيف عناصر التحليل إلى مجموعات وتكون عناصر كل مجموعة

متشابهة بغير الإمكان بينما تختلف كل مجموعة عن الأخرى بغير الإمكان.

ويهدف التحليل العنقودي إلى إكتشاف

التشابه والإختلاف بين العناصر (والتي

هي السفن أيضاً إن كان أفراد) كما يمكنها

من التنبؤ بصفات شخصية مجموعة من

الأشخاص لها نفس الموصفات وتعتبر

عملية تحليل البينات دعم إضافي للعمل

البحري ويجب عليه مواجهة التعقيدات العديدة لهذه الأحداث ويمكن تأكيدها بحقيقة نتائج التحقيقات السابقة ووضعها كدلائل للتشامل مع الموضوع بطريقة منظمة.

ولأغراض الدراسة العملية فقد تم تصميم أسئلة فطري العوامل المؤثرة الهامة.

الربابة والضباب وطاقم السفينة وبالتالي السفن وصعاب السفن جميعهم قد تم

إدخالهم في نظام السفينة وعلى أسس نتائجهم فقد تم تنظيم التنبؤ والإقتصادي

بفرض علاجها. رها هي الإجراء الأكثر

والمناسبة التي تتخذ في هذه المرحلة

بالإضافة إلى إجراءات وضوابط، ومركبة

السفينة وتنظيم ومهام ومهام التدريب

وأدوات التدريب ومساكن اللغة وكذا

تصميمات الأوامر ومواقع العمل.

ويوضح في الأبحاث ثلاثة مبادئ من الهوية

الغنية والهوية الاقتصادية وهي إمكانيات

العمل لإستخدام الأعمال العادية. بعد

التحليلات المتعلقة للأعمال العادية فإن

المهمة الأخيرة لتتكون على تعليم

العمالة/العاملات للمعايير المقررة.

أظهرت فطرات الخطف بأن الظروف صعبة

وعمليات التكيف/التكيف/التكيف/التكيف

مفتقرين ستكون صعب جداً ما لم يتم

التعليم بصورة عامة.

وهذا السبب فإن المهمة الترتيب بالمجد نحو

الإقبار العملي والأساليب والإجراءات

بين المعايير المختلفة وعمل تحليل

التكيف/التكيف. إن تحليل عائد التكيف

يؤدي إلى إتخاذ القرار، وفي طريقة عامة

للتحديد كل العوامل المؤثرة للقرار ووضعها

في جدول مألوف.

عند الأخذ في الاعتبار النقل البحري

وتتبع مشروع مخطط MASIS قيد تقييم

التكيف/التكيف. وذلك كمشروع مساهمة

نسبي جداً يتم بحثه على فروع عديدة

وتحتاج إلى مواصفات متفنة بتعاني.

ولمستوى البينات لسفن طرق تحليل

التكيف/التكيف. العائد قد تم إحصاءها ونظرتها

مذكورة كالتالي:

أ- تعريف الموقف المسند (خط الأساس)

قد أمسية قصوى للتحليلات بين أن

تعرف كل تقاسم وتحليل لكل من

الأسئلة المتوفرة والأنظمة الحالية.

ب- التقييم المبدئي يجب أن يقران بين أكثر

من حل. إن المشكلة ليست فقط لوضع

أفضل حل مقابل أفضل لتفسير إلى

التكاليف والعوائد الناتجة من كل معين.

ج- إن المشكلة الأبدية للخطف أنها ذات

أهمية عالية من حيث الإستعداد وإدارة

الفكرة-فما لوقت يؤثر على الفهم

الإقتصادية للتكاليف والعوائد كذلك تؤثر

الريان /أحمد حنفي

محاضر أول - قسم السلامة البحرية

كلية النقل البحري والتكنولوجيا - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

في الأعداد السابقة استعرضنا دراسات تتعلق بالسلامة البحرية وبدأنا الحديث عن دراسة أجراها قسم الحوادث البحرية التابع لنظر

الصالح بقدراسة Canadian Coast Guard التابعة لـ The Marine Casualty Branch والتي تلخص في أهمية وجود علاقة

جيدة بين أفراد طاقم المصن (البومج) أثناء الملاحة والمناورة.

تم استعراضنا دراسة أمريكية أجراها المجلس القومي للبحوث والتي تتلخص في السفن التجارية الأمريكية Effective

Manning of The U.S Merchant Fleet والتي تتلخص في الدراسات والبحوث عن دراسة أجراها مجلس البحوث

للإتحاد الأوروبي تحت عنوان Human Factors in the Man/Ship Systems for the European Fleets

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التحليلات البشرية في أنظمة الفرد/السفينة للأساطيل الأوروبية

التقلبات الاقتصادية تثير العواصف في النقل البحري العالمي

★ الجزء الأول ★



د. أمين الشراوي

تتبل منطقة الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا إحدى المناطق الإنتاجية العظيمة في العالم بما تضمه من دول ذات اقتصاديات مختلفة في حجم البياض والصين وكوريا وسنغافورة وماليزيا وتايوان والواقع أن الحجم العاشر من البضائع المتولّد من هذه المنطقة هو الذي يتداوله العالم من البضاعة مواني بحري وطاقات وإمكانات هائلة تستطيع استيعاب وتداول الحجم العاشر من البضاعة والصادرة والواردة عبر هذه الموانئ وتشير الإحصائيات إلى أعداد الحاويات المتحوّلة بين موانئ هذه المنطقة فقط في إطار حركة إعادة الشحن بين الموانئ المحورية والموانئ الاضيق بلغت ٨ مليون حاوية مكافئة TEU.

محطات وأخبار

مشروعات استثمارية في منطقة الإسماعيلية

أعلن عشيرة الجبريتي رئيس المنطقة الحرة العامة بالإسماعيلية مؤلفة مجلس إدارة المنطقة على إقامتها خمسة مشروعات استثمارية جديدة العام الحالي على مساحة ١٧ ألف متر مربع باستثمارات تصل إلى ٢٧ مليون دولار، وتضم بشفنجل البت - صناعي عسري وأجناس تصل إجموعهم إلى ٥١٢ ألف دولار سنوي، وهي:

- مشروع مصري إسرائيلي مشترك لإنتاج وتصنيع المواد والبترول من النفط المصري باستثمارات ٢٥ مليون دولار.
- مشروع صناعي لتجميع محطات توليد مياه البحر واللاز معالجة مياه برأسد ٥٠ ألف دولار.
- مشروع صناعي لتجميع وحدات حقن مواد كيميائية لمعالجة البترول الخام برأسد ٣٠٠ ألف دولار.
- مشروع صناعي لإنتاج الورق الصحي برأسد ٥٠٠ ألف دولار.
- مشروع تخزين المركبات الكهربائية وصناديق التبريد وسفن السرعة وطائرات دفع المياه برأسد ٥٠٠ ألف دولار.

حركة الشحن على خطى النفط
أصدر الرئيس "إس إس بي سي" الشرق الأوسط بدي تقرير الإحصائيات مركزاً أن إنتاج دول الخليج من النفط مرشح لزيادة ملحوظة قدر تقديرياً إلى ١٢ مليون برميل في ٢٠٠٠ ميلاداً إحصائية لتتأخر الإحصائيات لتفقد النفط الخليجية بحلول عام ٢٠٠١. وأشار التقرير إلى أن نسبة الإنتاج الإجمالي لدول الشرق الأوسط زاد بنسبة ٢٠٠٪ خلال الفترة من ١٩٥٧ إلى ١٩٩٩ ليصل إلى ٥١٥ مليار دولار مقابل ١٧٠ مليار دولار.

تجمع الكوميسا يطلب الخبرة المصرية
زار وفد دول تجمع الكوميسا القاهرة وطلب الإحصاء العام للفرع التجارية الإحصائية بالبحر المصري في تطبيق قانون التأسيس ومنع الاحتكار وذلك لتطبيقه على التجارة اليمنية ودول التجمع، وقد أشار نائب رئيس اتحاد الغرف إلى أن هذا سيركز اهتمامه بفتح لإفهام أن بورها دول التجمع للاستفادة من هذا المجال حين إصدار مصر قانون تنظيم التجارة مع الإحتكار.

إزالة مخلفات الشحن الجوى

تم الاتفاق بين وزارة الطيران والشحنات الخارجية على إزالة مخلفات الطائرات من المطارات على مدار ثلاثة سنوات حركة شحن الصادرات على مدار الطائرات المصرية لتحقيق الاستقلال الأمثل لإمكانات مصر للطيران في نقل البضائع للخارج إضافة مع دعم أسواق أوروبا أمام المنتجات الزراعية المصرية، وأشار الرئيس أحمد شحات وزير الطيران إلى أنه تم تعظيم أثره مع دول التجمع المصرية للخارج، وتم الاتفاق بين مصر للطيران والأجهزة المعنية بالتعاون والصديقين على التيسيرات الجديدة لاستغلال الصناعات التصديرية بالطائرات المصرية.

الخطوط الملاحية على إحداث تغيير كبير في جدول تردداتها وبحارها من الجناح وإليه وإنتاج موانئ أخرى في اليابان للتردد ونقل البضائع، لكن التكلفة المرتفعة لإستخدام تسهيلات الموانئ اليابانية فرضت على العديد من الخطوط الملاحية القيام بعملية إعادة الشحن في برسان وإس في طوكيو أو يوكوهاما للثلاث بين منها الشحن المباشر في سفن الحاويات ذات الترددات المتدايرة على سفن الحاويات، وبدلاً من ذلك مع جميع البضائع والتقلبات في الموانئ الرافدية في غرب اليابان تم نقل سفن الحاويات الرافدية إلى برسان حيث يتم إعادة شحنها على سفن الحاويات الأخرى في طريقها إلى وجهتها النهائية.

أ- إعادة شحن سفن الحاويات في الليفيفي
الليفيفي
أخذت في الإحصائيات للملاحة اليابانية وأثرها على خصائص شحنها من الحاويات الرافدية والتي تضم ليبيا - الرافدي - ليبيا - البحر - سفينة الحاويات الآلة - فإن الزيادة في أعداد السفن يدخل متنافس جدد في الموانئ والتي تأتي استكمالاً بين دول التجارة مع دول التجمع والإقتصاد والتجارة الدولية بين دول هذه المنطقة بعضها البعض أو بين دول هذه المنطقة وبعضها من دول العالم، مثل تحديد إمكانية طاقات التبادل والتعاون الخاصة بالحاويات في هذه الموانئ، بحيث يمكن عليها الإستجابة للأبعاد الاقتصادية من الإنتاج ولا تعترض لشركات الشحن والإحتياجات التجارية والتسديد والتي يتولد عنها إختصاص معدلات النمو الإقتصادي والتجارة الدولية في محيطات أحباريات قديمة الموانئ، مما يعني تأثيراً سلبياً على قدرة التأسيسية وترتيبها على من تغذيها الخطوط الكبرى والرافدية لتقلل بسفن الحاويات وتحولها عنها إلى موانئ أخرى بدولة لبنان في وضع تنافسي عليها لا تتقدمه في خدماتها لتغذي الخطوط، ومن ثم يتضح السبب دور الرافدية المرسمة سلبياً من جانب العديد من موانئ دول الإستثمارات التطورات بترجيح دور كبير من الإستثمارات تطوير طاقات وإمكانات هذه الموانئ.

وعلى جانب الشركات الملاحية لتقلل بسفن الحاويات الرافدية فإنها إحتاجت لتقلل من الزيادة في الطلب على خدماتها مشاركة في الشحنات والدخول في إتفاقيات مشاركة في الشحنات Slot Sharing وإصدار طلبات بناء من سفن جديدة.

والله ولي التوفيق

أثر هذا القرار أخذت الأمور تتحسن تدريجياً ومع تنقل الإستثمارات وإنتعاش حركة التجارة الخارجية نسبياً أخذت العديد من الخطوط الملاحية لتقلل بسفن الحاويات في التردد على الموانئ القيتامية في عوطف منه، وسابغين، وتان كار، وسراحم من إلتفتت هذه الموانئ بشبكة النقل الكيفية لتقلل بسفن الحاويات الرافدية في منطقة جنوب شرق آسيا، وسارعت الحكومة القيتامية إلى إستثمار هذا التطور الإيجابي بالدخول في مشروع كبير لإنشاء ميناء - رئيسي جديد في لوزن شار مشاركة مع إحدى الشركات المتنافسة في الملاحة في مجال إنشاء وإدارة محطات الحاويات.

في كوريا الجنوبية قامت الحكومة بالمالا مشروع تطوير المحطات البحرية القصيرة الذي يسمى "Wolver System" والذي كان يقضي بضمير نقل البضائع والحاويات خلال الرحلات البحرية القصيرة على السفن الرافعة للكم، وكذلك مع إلغاء هذا المرسوم يدخل متنافس جدد في نقل البضائع بالحاويات للبحر الكوري مما ساهم في التناقص في الخطوط الملاحية والإرتقاء بسفن الخدمات المقدمة، وخاصة بين ميناء برسان والموانئ اليابانية والإقليمية حول شبه الجزيرة الكورية.

أما عن تايوان، فإن الأوضاع الاقتصادية هناك شهدت التناقص الوضع السياسي وخاصة العلاقات مع الصين، ويعتقد الكثير من غرباء البحر أن مستقبل ميناء كوشونغ مستعد له إلى درجة كبيرة طيبة علاقات العديد من تجار باختياره ميناء محوري للعديد من الخطوط الملاحية وخصوصاً سفن الحاويات الرافدية من الموانئ الإقليمية والصينية، في البداية وقبل حدوث إنقراض في العلاقات السياسية كان الصياد التجاري وتداول البضائع يتم من طريق ميناء، ثالث دولة أخرى وهو الأسفل من ميناءه الأرشد الإقليميات والأمر الذي بدأ إضفاء على التكلفة لتقلل، لكن بحلول منتصف العقد الماضي رحبت السلطات في تايوان بإتخاذ العديد من الموانئ الرافدية في الصين، لينا، كوشونغ كميناء محوري لتجميع نقلها بين الموانئ الموانئ اليابانية لم تكن بعيدة عن ربح التغيير سواء ذلك التي سبقتها العوامل الاقتصادية أو التجميع عن كارة زوال مدينة كوبي ١٩٩٥ والتي دمرت أجزاء شاسعة من ميناء أجبر العديد من

وبمرغم الدولت العالية للنمو الاقتصادي في العديد من دول هذه المنطقة إلا أن العديد من الاقتصاديات كانت عرضة للأزمات والتقلبات الاقتصادية الحادة الناشئة عن أزمة البورصات الآسيوية في أواخر عقد التسعينات من القرن الماضي، والأزمات الكيفية الناشئة عن التقلبات الحادة في أسعار صرف عملات بعض الدول نتيجة المضاربة المستمرة عليها، وتعرض إقتصاديات عديدة للأزمات المالية لدورات الركود والكساد العالمي من وقت لآخر، ما أسبق على هذه المنطقة ربما من أثر الإستقرار الاقتصادي قصير المدى، الأمر الذي يتطلب من القطاعين الاقتصادي والمخلفة ميناء ذاتة لمواجاة التورع من المشكلات ذات الآثار الوارثة. كان سبق النقل بسفن الحاويات في مقدمة القطاعات الاقتصادية التي حاولت الإستجابة لشل هذه التغيرات والتطورات التي ولدت آثاراً سلبية قلقت على إقتصادها الطلب على خدمات النقل بسفن الحاويات، وإظهارها ملحوظ في التوالين في ظل زيادة عرض خدمة النقل، مما فرض على العديد من الشركات الملاحية العاملة في هذا المجال إصداة مهيئة عملياتها التشغيلية بهدف إحداث قدر من الرشيد والكفاءة.

٣- التأسيسات الاقتصادية للحكومة
لفعل الفرق الأقتصادي بصيرتية كميناء لإزالة مخلفات الشحنات -
إستراتيجية السياسات البحرية الحكومية لدول هذه المنطقة خلال التسعينات وتدرجه نحو تخفيف قبضة التدخل التفضيلي المباشر في رسم سياسات الشركات الملاحية أو فرض توجهات معينة عليها والإكتفاء برسم خطوط عامة تتحرر هذه الشركات في إطارها، حيث نتاج لها حرية أكبر في الإستجابة لتطورات وتقلبات السوق رافعة للتصدير إلى موانئها.

في ماليزيا قامت ميناء ميناء كلاج بخصخصة محطة الحاويات بها في أوائل التسعينات من خصخصة المحطات الجوى التشغيلية والمساعدة في ميناء، الجوى بداية ١٩٩٣ وفي ١٩٩٥ قامت بخصخصة جميع الأنشطة والخدمات في ميناء الجوى الجديد الذي يعتبر أحدث إنشاء فلتة التورعات والتطوير في ميناء كلاج، وفي فيسيتان في منتصف التسعينات قررت الولايات المتحدة في المقاطعة التجارية الأمريكية على التجارة القيتامية وهي المقاطعة التي شكلت عبئا قتيلاً على الإقتصاد القيتاماني، وعلى

الضريبة على أرباح سفن الصيد المصرية

بسم الله الرحمن الرحيم

"وما يستوي البحران هذا عذب فرات سائغ شرابه وهذا ملح أجاج ومن كل تأكلون لحماً طرياً وتستخرجون حليه تلبسونها وترى الفلك فيه مواخر لتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون" صدق الله العظيم - سورة فاطر - آية (١٢)



يعيش عشرات الآلاف من المصريين على حرفة صيد الأسماك، حيث تمتد السواحل المصرية لآلاف الكيلومترات شرقاً وشمالاً على سواحل البحر الأحمر والبحر المتوسط هذا إلى جانب البحيرات المنتشرة في مصر وأهمها بحيرة السد العالي، حيث تنتشر سفن الصيد في جميع هذه الأماكن من السفن والمراكب والفلايك وتعود لنا بالصيد الوفير من خيرات البحر.

إسماعيل عتاني
باحث في النظم الضريبية
رئيس الجمعية المصرية لحماية العامة والضرائب

طرق عمارة هذه النشاط. (٤) مصرصريات أخرى يقدم عنها مستندات مثبته لها، وتدخل تحت بند مصرصريات الإدارية. كما أصدرت مصلحة الضرائب تعليماتها التنفيذية رقم ٢٢ لسنة ١٩٩٧ أضافت فيها إلى التعليمات رقم ٢ لسنة ١٩٩٠ - سافة الذكر - الآتي:

توجه المصلحة نظر مأموريها إلى ضرورة مراعاة الآتي عند الحاسبة في الحالات التالية:

(١) مراعاة فترات التصرف الإجمالي المحددة بقرارات صادرة من الهيئة العامة لتسيمة الثروة السمكية أو غيرها من الجهات الرئيسية ذات الاختصاص مثل قوات حرس الحدود أو شرطة المسطحات المائية، وفقاً للقرارات الصادرة لكل منطقة صيد على حدة، وكما مراعاة فترات التصرف الأخرى لتسيمة الثروات الطبيعية التي تعترض لها بعض مناطق الصيد طبقاً لبيان مصلحة الموانئ والمنازل (التفتيش البحري)، أو القوات البحرية بجمهورية مصر العربية، وذلك بعد أن تتحقق منه المأمورية، وتأييد فترات التوقف المذكورة في الإنجاز.

(٢) مراعى الاسترشاد بالبيانات المستخرجة من الجهات الرسمية عند تحديد كمية الإنجاز، ونوعه، والأسعار في كل منطقة صيد من سنة الحاسبة.

(٣) بالنسبة لأسماك التصدير المنجزة من بحيرة البردويل أو غيرها يتم الإشراف بالبيانات الموجودة لدى الهيئة العامة لتسيمة الثروة السمكية عند تحديد كميات التصدير، كما صدرت تعليمات المصلحة رقم ٢٥ لسنة ١٩٩٧ والتي أكدت فيه على التعليمات سافة الذكر رقم ٢ لسنة ١٩٩٠، ٢٢، ١٩٩٢ لسنة ١٩٩٢

والله الموفق..



أو القوارب والفلايك، والذي يتم الحصول عليه من المعادلة الآتية:
عدد المراكب في السنة % عدد الطوارى في السنة % متوسط سعر الكيلو X ٢٠ /كم/طائرة
أما بالنسبة للمراكب والقوارب الشراعية أو الفلايك فتحدد قيمة الإنجاز المباح من

الفترة لأرباح	عدد المراكب في السنة	عدد الطوارى في السنة	عدد الفلايك في السنة
- أقل من ٢٥ حصان.	٧٥	١٠	٢٠ كم
- من ٢٥ إلى ٥٠ حصان.	٧٠	١٥	٢٠ كم
- من ٥١ إلى ١٠٠ حصان.	٦٠	٢٠	٢٠ كم
- من ١٠١ إلى ١٧٠ حصان.	٥٠	٢٥	٢٠ كم
- من ١٧١ إلى ٢٥٠ حصان.	٤٠	٣٠	٢٠ كم
- من ٢٥١ إلى ٣٠٠ حصان.	٣٠	٣٥	٢٠ كم

خلا، المعادلة التالية:
الإنجاز البرمي X ١٠ عدد أيام العمل
X متوسط سعر الكيلو خلال العام

رابعة: بالنسبة للمراكب العامة في بحيرة السد العالي أمموال:

حيث أن إنتاج المراكب العامة في هذه المنطقة يتم تسويقه عن طريق شركة مصر أسوان لصيد وتصنيع الأسماك، والشركة المصرية لتسويق الأسماك، لذلك يتم الحصول على معاللات كل مركب من هذه المراكب أو أية أجرة أخرى يمكن الحصول منها على حجم المعاللات، بالنسبة لكل مركب، وفي كل قيمة الإنجاز بالنسبة لها يطبق عليها نسبة إجمالي الربح المذكورة والتعليمات رقم ١٥/٢٠.

خامسة: بالنسبة لمصرصريات ومراكب الإدارة:

روعي في تحديد نسبة الربح كالتالي: مصرصريات التصدير التي تخضع لربح كامل (١) مصرصريات استخراج الرضخ. (٢) مصرصريات الاشتراك إن-وجت - في الاتحاد التعاوني للشروة المائية أو الجمعيات التعاونية لصيد الأسماك (٣) مصرصريات الثروة التي قد تستلزمها

ترجيحاً لأسس حاسبة نشاط مركب صيد الأسماك سواء ألكي منها أو القوارب والمراكب الشراعية التي تعمل في البحيرات ونهر النيل ورواده والترج والمصارف المنتشرة على مستوى الجمهورية في الحالات الآتية: (أ) المراكب الآتية: تتحدد عدد سرعات هذه المراكب خلال السنة حسب فئات القوة بالمحسان الموضحة فيما بعد.

الفترة لأرباح	عدد المراكب في السنة	عدد الطوارى في السنة	عدد الفلايك في السنة
- أقل من ٢٥ حصان.	٧٥	١٠	٢٠ كم
- من ٢٥ إلى ٥٠ حصان.	٧٠	١٥	٢٠ كم
- من ٥١ إلى ١٠٠ حصان.	٦٠	٢٠	٢٠ كم
- من ١٠١ إلى ١٧٠ حصان.	٥٠	٢٥	٢٠ كم
- من ١٧١ إلى ٢٥٠ حصان.	٤٠	٣٠	٢٠ كم
- من ٢٥١ إلى ٣٠٠ حصان.	٣٠	٣٥	٢٠ كم

وكذلك الإنتاج للمراكب في السرعة الواحدة بالطائرة علماً بأن وزن السلك بالطائرة الواحدة ٢٠ كجم

والنسبة للمراكب الآتية الأكثر من ٢٠٠ حصان (وهي قليلة نسبياً) برأى النظر في تحديد إنتاجها في ضوء ما هو مقرر للفة الأكثر من ١٥٠ حصان، وحتى ٢٠٠ حصان. أما المركب العامة في منطقة الحافة،

ثانياً: (أ) المراكب والقوارب الشراعية من العرجة الثالثة، وهي التي تعمل بنهر النيل ورواده والترج والمصارف في البحيرات وإنتاجها بمعرفة المأمورية المختصة حسب ظروف كل منطقة وعدد أيام العمل بها ٢٥ يوماً. (ب) المراكب من الدرجة الرابعة والخامسة، وهي التي تعمل بالبحيرات بهدف إنتاجها بمعرفة المأمورية المختصة حسب ظروف الصيد في كل منطقة، وعدد أيام العمل بها ٢٠ يوم.

ثالثاً: نسبة مجمل الربح ١٥ % على قيمة الإنتاج بجميع أنواع المراكب سواء ألكي منها أو غير ألكي (الضراحي

وتعتبر الثروة السمكية أحد المصادر الهامة التي تحقق التوازن في أسعار المحرمات والبرامج. وإلى جانب الصيد من المصادر الطبيعية، قام العديد من المستثمرين بإنشاء المزارع السمكية. وهذا أدى أيضاً إلى تحقيق التوازن في أسعار الأسماك بالأسواق، حيث أن هذه المزارع تحقق إنتاجاً كبيراً يعطى جانباً كبيراً من احتياجات السوق المحلية.

وفي سبيل تحقيق الأمن الغذائي، قامت الدولة بتسييس مشروعات مصائد الأسماك وكذلك مشروعات مراكب الصيد التي يملكها أعضاء الجمعيات التعاونية لصيد الأسماك وذلك بتخصيم إعفاء مؤقت لمدة عشر سنوات وذلك لتجيعهم لهم في الاستثمار في العمل والإنتاج لصالحهم والصالح للمواطنين بصفة عامة، حيث تمت مائة ٣٦ من القوانين لسنة ١٩٨٢ قانون الضريبة الموحدة - في البند الثالث على إعفاء أرباح مصائد الأسماك وأرباح مشروعات مراكب الصيد التي يملكها أعضاء الجمعيات التعاونية لصيد الأسماك من عمليات لمدة عشر سنوات من تاريخ مزاولة النشاط.

ويلاحظ أن مدة الإعفاء بالثلاثين الضريبة السابق ١٩٧٧ لسنة ١٩٨١ كانت خمس سنوات فقط.

ومن نصل إداة سافة الذكر يمتنع أن الإعفاء صادر على:

(١) أرباح مصائد الأسماك. (٢) أرباح مشروعات مراكب الصيد التي يملكها أعضاء الجمعيات التعاونية لصيد الأسماك، وفي غير هاتين الفئتين فإنه لا إعفاء فحسب لمدة عشر سنوات. وحسب بالملاحظة أنه بعد مرور فترة الإعفاء - ١٠ سنوات - فإن أرباح مصائد الأسماك وأرباح مشروعات مراكب الصيد التي يملكها أعضاء الجمعيات التعاونية لصيد الأسماك تخضع للضريبة. ولقد أصدرت مصلحة الضرائب تعليماتها التنفيذية رقم ٢٥ لسنة ١٩٩٠، ٢٢، ١٩٩٢ لسنة ١٩٩٢ (٢) لسنة ١٩٩٧ والتي حددت أسس الحاسبة لهذا النشاط، جاء بهذه التعليمات الآتي:



إحدى الشركات التابعة لشركة القابضة للنقل البحري والبري



في مقابلة مع السيد اللواء مهندس / فتحى أحمد حسن سرور - رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب ..
وسؤال سيادته عن الجديد من أخبار الشركة .. أفاد سيادته بالآتي:



طاقات جديدة يمكن إستغلالها في الأنشطة المتعددة تداول الحاويات وخاصة الترانزيت والحصول على جزء منه في شرق البحر المتوسط.

تتطلب إعداد المرحلة الثانية من خطة الخطة الإعداد للصناعة للمهارة من خلال برامج تدريبية متقدمة ونص يتناولون بعد تدريب الجوانب التابع للتأهيلية النقل البحري بإمكانياته الضخمة وفي مقدمتها محاكاة التدريب الكبير على قيادة الأوتوش الصلافة... وعلى محور آخر نحن الإستفادة من العمالة بتدريسيها على النشطة متعددة يمكن العامل من مزاولة أكثر نشاط وهو ما يتيح مرونة كبيرة على استخدام وتوزيع العمالة وهو ما يمكن على الكفاءة الفنية والإنتاجية وتعدد المهارات وهذا يصير ممكناً أن تكون لدينا القدرة على التخصيص المستمر وإعادة توظيف الإمكانات ومواكبة ظروف السوق.

وفي مجال تأكيد الجودة فإن الشركة هي أولى شركات الحاويات التي حصلت على شهادة الأيزو ٩٠٠٢ لسنة ١٩٩٤ ويجري العمل حالياً وإعداد الشركة للمراجعة وفقاً للمواصفة ٩٠٠٢ لسنة ٢٠٠٠ والذي يشترط الإفصاح عن سياسات العمل، للنشطة المختلفة.

وفي مجال الخدمات الاجتماعية والرياضية فإن الشركة تركز على العاملين بزمج خدمية متعددة في المجالات الصحية والاجتماعية .. هذا ولقد حقق الرياضيون بالشركة إنجازات كبيرة في دوري الشركات وعلى مستوى الجمهورية وخاصة في تنس الطاولة والسلة.



وتسعى الشركة بعد الإنتهاء من تجهيز المرحلة الثانية من محطة الدخيلة إلى زيادة المستهدف فى الإنتاج وتحقيقه بإذن الله وبما يدعم الاقتصاد القومى .



أصبح طول رصيف محطة حاويات الدخيلة ١٠٤٠ متر بعد أن كان ٤٨٠ متر مما كان يزيد فترات الإنتظار ومحدودية المناورة بالارصفة وهو الآن يدعم وضع محطة حاويات الدخيلة على خريطة نشاط الحاويات علي المستوى الإقليمي في شرق البحر المتوسط .



وقد وصل بالفعل عدد ٢ ونش (صيف عملاق) من واحدة من أكبر الشركات العالمية (شركة نول الألمانية) وتم تركيبها في محطة الدخيلة وهو ما يعطينا فرصة لتكون لدينا

محطة حاويات الدخيلة

وصيف ٩٦ مباء، الدخيلة صندوق بريد الدخيلة / الاسكندرية ج.م.ع
تليفون: ٣٠٨٢١٦٩ / ٣٠٨٢١٣٥ / ٣٠٨٤٥٨٨ / ٣٠٨١٢٤٩
C.H.I.N. 55472A فاكس: ٣٠٨٥٠٥٢

e-mail: alexcont@mrcc-aast.edu

محملة حاويات الإسكندرية

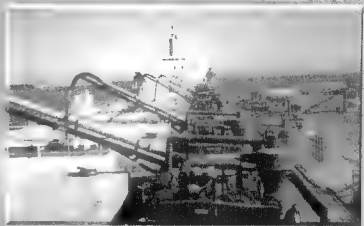
رصيد ٥٤/٤٩ ميناء الاسكندرية صندوق بريد الجمارك / الاسكندرية ج.م.ع
تليفون : ٤٨٠٠٩٢ ، ٤٨٠٤١١ ، ٤٨٧٥٠٨٥ - ٤٨٧٧٩٤٩ (٣)
تاكس : ٥٤٥٦٦ A.C.H.UN فاكس : ٤٨٧٢١٤ (٣)

<http://aa.aast.econet.ae>



أفريقيا للحزائم والتخزين

١٩٩٥



تعبئة مختصرة عن أنشطة الشركة الحالية

- حصلت الشركة على قوارات السيد المهندس / وزير النقل والمواصلات

للعمل في شحن وتفريغ الحبوب أنياً شحن وتفريغ البضائع العامة ، والقيام بنشاط التخزين والمستودعات

- حصلت الشركة على شهادة الايزو ٩٠٠٢

تمتلك الشركة :

١- شفاطات حبوب - معدات تعبئة - لوانز - سيور - معدات مساعدة (صوامع صغيرة ، مولدات ، كمبرسورات)

٢- أوناش تليسكريبية حمولات مختلفة بدءاً من ٥٢ طن وحتى ١٢٠ طن - كلاركات - كالمز حمولة ٣٧ طن

٣- مخازن وساحات داخل ميناء الدخيلة بمساحة ٤٢٠٠٠ م^٢ وخارج الميناء بمساحة ٥١٠٠٠ م^٢ مطلق منها ٢٣٠٠٠ م^٢ وذلك لتخزين كافة أنواع البضائع العامة والحاويات

هذا والشركة مستمرة في تدعيم معداتها من أوناش وكلاركات ومعدات مساعدة للعمل

على إنجائ جميع المهام الموكولة إليها من قبل عملائها على أكمل وجه

رئيس مجلس الإدارة

عبد العزيز محمد أحمد عبد العزيز

المركز الرئيسي : ٧٨ شارع عبد السلام عارف - جليم - الإسكندرية - جمهورية مصر العربية

تليفون : ٥٨٤٠١٦٢ - ٥٨٢٦٠٤٧ - ٥٨٢٩٥٠٠ - فاكس : ٥٨٣٦٧٨٨ - المخازن : أم زغيبو ٤٢٠٧٨٠١

e-mail: africa@link.net



شركة فينمار للنقل

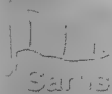
شركة مصرية

FINMAR SHIPPING CO.



YANG MING LINE

陽明海運股份有限公司



يعمل بانتظام بين الاسكندرية وموانئ
اليونان واسبانيا وايطاليا وروسيا

لناقلات الحبوب من موانئ امريكا الشمالية
وكندا وأستراليا إلى جمهورية مصر العربية



TRADIGRIN SHIPPING S.A.



Barwil Egytrans

SERVING ALL OVER THE WORLD



中海集装箱运输有限公司
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.



BULCON

BC

NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA

Certificate No. 70876

(b) $\alpha = 0.05$ two-tailed test. $t_{df} = 1.96$ for $\alpha = 0.05$ two-tailed test. $t_{df} = 1.96$ for $\alpha = 0.05$ two-tailed test.

ALEXANDRIA

19

TEL 203-4843510
FAX 203-4843565
TOLL FREE 1-800-445-4665

Barwil Egytrans

P&O NEDLLOYD CONTAINER LINE

DIRECT SERVICES FROM EGYPTIAN PORTS

1) TO FAR EAST DIRECT FROM DAMIETTA 2) TO WEST MEDITERRANEAN PORTS

NEDLLOYD HONG KONG	2156	01.07.2002
PON LA SPEZIA (ANZ)	2414	08.07.2002
BUNGA PELANGIDUA	2162	08.07.2002
LUDWIGSHA VEN EXPRESS	2168	15.07.2002
PON SAMARIA	2415	22.07.2002
NYK PROCYON	2174	22.07.2002

LUDWIGSHA VEN EXPRESS	2646	04.07.2002
NYK PROCYON	2652	11.07.2002
SANDRA AZUL	2658	18.07.2002
NEDLLOYD HONSHU	2664	25.07.2002
BUNGA BELANGI	2670	30.07.2002

CALLING DAMIETTA/LA SPEZIA/BARCELONA/FOS

CALLING DAMIETTA/SINGAPORE
HONG KONG/ PUSAN/ KOBE/ YOKOHAMA

3) TO WEST EUROPE DIRECT FROM PORT SAID

C.SJNNVOAR	2523	01.07.2002
CMA CGM CAPELLA	2524	07.07.2002
C.S.HARMONY	2625	14.07.2002
SAFMARINE VICTORY	2526	21.07.2002
SAFMARINE KIMLEY	2527	28.07.2002

CALLING PORT SAID / GIOIA TAURO
THAMES PORT/ HAMBURG/ ANTWERP

4) TO ARABIAN GULF INDIA & PAKISTAN DIRECT FROM PORT SAID

SAFMARINE KIMLEY	2625	03.07.2002
IPEX EMPEROR	2626	10.07.2002
C.S CHAMPION	2627	17.07.2002
C.S INNOVATOR	2628	24.07.2002

CALLING PORT SAID / AQABA/JABEL ALI
KARACHI / BOMBAY

5) BEACON EAST AFRICA CONTAINER LINE

A) PORT SAID WEST BOUND

CITY OF YORK	558P	04.07.2002
MSC AUGUSTA	559P	13.07.2002
MSC ADELE	560P	20.07.2002
PON KLINDINI	561P	27.07.2002

B) DAMIETTA EAST BOUND

WEC ROTTERDAM	563	13.07.2002
MSC ANNA MARIA	564	21.07.2002
CITY OF YORK	565	29.07.2002

For Further Inquiries Please Contact:

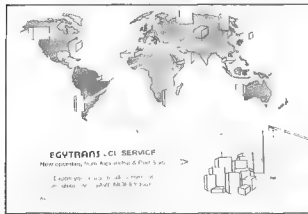
MR. HOSAM MASAOU

NAGGAR ANGLO DUTCH CO.

20 PATRICE LUMUMBA STR. 21131 ALEXANDRIA

P.O.Box 622 Tel. : (203) 3906000 - 3921818 - 3938514 Fax. : (203) 3920909

We offer weekly consolidation services from Egypt to 300 destinations world-wide with receiving stations at Cairo & Alexandria. Your small shipments are our business.



NAVIGATION MARITIME BULGARE

BULCON LINE

ON THE GUEST OF A NEW WAVE

Bulcon continent southern
Loop service directly to:

LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, HAMBURG, BREMEN FELIXSTOWE, ROTTERDAM, ANTWERP, LE HAVRE, PLUS ALL SCANDINAVIAN PORTS VIA HAMBURG PLUS DUBLIN, CORK, BELFAST VIA ROTTERDAM

VESSEL	ETA ALEXANDRIA
NESSEBAR/29	08.07.2002
ALEKO KONST/89	18.07.2002
GEO MILEV/95	28.07.2002

BULCON INTRAMED SOUTHERN
LOOP SERVICE DIRECTLY TO:

BEIRUT, MERSIN, ZMIR, VALENCIA, BARCELONA, GENOVA, MARSEILLE

VESSEL	ETA ALEXANDRIA
BURGAS/223	07.07.2002
BALTCHIK/48	16.07.2002
VARNA/224	25.07.2002

WEEKLY SERVICE FM VARN AND BOURGAS

FOR MORE INFORMATION
PLEASE APPLY TO

N BARWIL EGYTRANS
SHIPPING AGENCIES SAE
19 PHARANA ST., EL SHALALAT
-21111, ALEXANDRIA
Tel : 4843510 - Fax : 4869555
Tlx : 55741

For More Infr
PLASE CNTCT MRS. AZZA ELSARHA
MR. WAEEL REFAAT

VESSEL	VOYAGE NO.	ETS ALEXANDRIA
NESSEBAR	29	05/07/2002
ALEKO KONSTANTINOV	89	14/07/2002
GERMIRE	35	28/07/2002
NESSEBAR	30	31/07/2002

FOR INFORMATION AND BOOKING:

11 Dr.Kamel Morsy St., El shatby, Alexandria

Tel: (03)5914696 Fax: (03) 5900193

Persons to contact: Mohamed Gabril 010/5076444

الشركة القابضة للتجارة

ان تعلن عن إتاحة عدد من الفرص الإستثمارية
للمصدرين ورجال الأعمال

وذلك ببيع محطات النيل والوادي ومواقع إسكندرية للتبريد بالإسكندرية والقاهرة
والحافظات وذلك بالمظاريف المغلقة

أولاً: محطات النيل والوادي وإسكندرية للتبريد بالإسكندرية والحافظات بالإضافة إلى وجود
مساحات تخزينية بأسعار مناسبة.

ثانياً: الأصول المنقولة من شركة إسكندرية للتبريد:

(أراضى -مصانع ثلج وثلاجات-منافذ بيع-موقع الجلاء -مصنع ثلاجة إمبابية والجيزة-ثلاجة الهرم-
أرض العدوية بالقاهرة-ثلاجة ههيا شرقية-ومحطات الملاحة الجديدة والقديمة والبصل بالقبارى
بالإسكندرية وموالح دمنهور وقويسنا-محطة كمشيش منوفية وبنى سويف)

هذا بالإضافة إلى وجود بعض المنافذ والمحلات والثلاجات تباع على حالتها بالجدك فى بورسعيد والقاهرة
والسويس ودمنهور والنيا والفيوم والزقازيق وبها وطنطا والسويس بعد موافقة الجهة المالكة.
وتقدم العروض مصحوبة بتأمين جدية وطلب شراء فقط للعرض على اللجنة.

وتطلب كراسة الشروط من مقر المشروع بالإسكندرية
٦ شارع أديب / المنشية -إسكندرية أو القاهرة ٣٢ شارع الجلاء
ت: ٤٨٤٦٨٣٣ / ٠٣ - ٤٨٦٥٥١٥ / ٠٣

وذلك نظير مبلغ ١٠٠ جنيه للكراسة وترسل العروض
باسم السيد الدكتور / المشرف العام لمحطات النيل والوادي وإسكندرية للتبريد
٦ شارع أديب - الإسكندرية

مع إستمرار تسلم المظاريف كل يوم إثنين من كل إسبوع بمقر المشروع أما بالنسبة
لعملية البيع بالجدك فيتم تقديم العروض بتأمين جدية شراء فقط.

مع تحيات الشركة القابضة للتجارة

مصر ليست مكاناً لغسل الأموال

إن جريمة غسل الأموال لم تكن وليدة اليوم ولكن يرجح تاريخها إلى أجيال قديمة حتى أصبحت الآن ظاهرة عالمية لإفساد الكيانات الاقتصادية والمؤسسات المالية والتجارية والمشروقة، والتأثير على كل مستويات المجتمع..

إن رؤوس أموال المنظمات الإجرامية الغير شرعية لا تحقق تنمية اقتصادية حقيقية لأن هذه المنظمات لا يمحوا الجوى الاقتصادي للإستثمار بقدر الإهتمام بإعادة تدوير تلك الأموال مما يشكل خطراً كبيراً على مناخ الإستثمار الدولى ، لذا فإنّه المجتمع الدولى من زعم لمواجهة هذه الظاهرة الإجرامية لم تتشكّل من خلال هذه المخاطر إلى الإستعداد الصحى . وما يتبع ذلك من إشكاليات قانونية واقتصادية وإجتماعية وأمنية ومقدرة، وتقديراً لآثار السلبية على المخاطر الاقتصادية التى تولّد على برامج التنمية الاقتصادية والإجتماعية تمّ إتخاذ مجموعة من التدابير على المستوى الدولى لإيجاد شبكة تضمن سرعة تبادل المعلومات حول الصفقات والنشاطات المشبوهة، وسن التشريعات اللازمة لملاحقة الأموال، وتجميد عمليات غسل الأموال باعتبارها عملياً مشروعة يعاقب عليها القانون لاثبات نقل إسماء غير نافع من عمل مشرّع، وإستمرار يتسبب في زيادة معدلات التضخم والتأثير على سعر الصرف وتفضى ظاهرة الإقتصاد الخفى مما يؤدى إلى هدم مبدأ الوضوح والشفافية . إن معظم دول العالم تسمح لعملاء البنوك بسحب مبلغ في حدود من ٢٠ ألف دولار . وفى حالة زيادة المبلغ المحسوب يسأل البنك العميل عن سبب ذلك . وفى حالة تكرار السحب يتم وضع الحساب تحت الملاحظة.



بشكل
عبد السلام السيد أحمد

المنظمات الإجرامية على المستوى الدولى والذى يهدف بغسل هذه الأموال التى تم الحصول عليها بطرق غير مشروعة وإعادة تدويرها في مجالات وقنوات إستثمار شرعية لتبدو كما لو كانت قد تولدت من مصدر مشرّع.

وهذه الإستعلامات المالية صاحب إصدار قانون جرائم غسل الأموال المصرى تأسيس وحدة الإستعلامات المالية التى سلتح بالبنك المركزى المصرى القصير، يهيم بتدليل الممرات والتنسيق والمتابعة بين الأجهزة تنفيذ القانون مع التعامل مع مجهولين من حسابات مجهولة المصدر بجانب دخول أموال لسفرة في دورة النشاط الإقتصادى هذا مع الحفاط على عدم تعارض قانون سرية الحسابات التى يتعامل مع الأموال لطيفة مع ثنائى مكافحة غسل الأموال التى يتعامل مع الأموال القذرة.

الرواية في بنا، إقتصاديات العالم. مشرّع القانون المصرى، ذات خبراً من وزارة العدل بإعداد مشرّع قانون مكافحة غسل وقت صياغته ونوش في مجلس الوزراء، والجنة الاقتصادية بحزب الوطني. وذلك حتى لا تعرض بترك مصر لمخاطر دولية من أهمها صعوبة فتح الإقتصادات في البركة الخارجية أو التعامل مع المؤسسات المالية وإتخاذ موقف دولى ضد المؤسسات المصرية مما يؤدى إلى شل حركة الإقتصاد المصرى، من عساده عن الإقتصاد المصرى، يبعد هذا الشرع مصدراً ومصلحتها، وإسقاطها المالية، مؤسستها التي، ونحفظ على معناتها عالمياً من الحنب الإقتصادى.

" قوة العمليات المالية FATF " عام ١٩٩٨ ميثاقاً يتم ٤٠ توصية تغطي جانب هذه الظاهرة وتحمي كرامة غسل الأموال، وتطالب الدول بإتخاذ الإجراءات الضرورية بما فيها إصدار التشريع اللازم لملاحقة هذه الظاهرة، وضمان التعاون بين جميع الأطراف لمواجهة تلك الجرائم الدولية.

توصية مجلس الأمن الصادر في عام ٢٠٠١ تحت رقم ١٦٧٢ التى تدعو المؤسسات المالية إلى كافة الدول لمراقبة العمليات المشبوهة في أنها غير لتمويل الإرهاب.



فقد أدرجتها لجنة المال لغسل الأموال " FATF " العام الماضى ضمن الدول الغير متعاونة في مكافحة هذه الجريمة، ومنعها مهلة لتعديل أوضاعها حتى يناير الماضى، ثم مدت هذه المهلة بسبب أحداث متبرح وما يتبعها من إتهام البروك بتعميل الإرهاب ثم عادت ومدت هذه المهلة حتى يونيو الماضى مرصود إجتراح العملية الدولية.

إن مصر لديها من القوانين والتشريعات ما يحرم كافة الجرائم الاقتصادية التى ينتج عنها مثل قلر، كما أن لديها من الأجهزة الرقابية المالية ما يحافظ على أمن مصر الإقتصادى والمالى، ولذا فمن المتبع سمعة طيبة إقتصادياً على المستوى الدولى وتثق المؤسسات الدولية في إقتصادها.

ولكن بالرغم من كل ذلك فقد نجحت مصر من جهود الدولة والإقليمية أضرار بالغة على الإقتصاد الوطنى، وتأثيرها بالسلب على إستقرار أسواق المال الدولية، وهما الأساسان الرئيسيتان التى تعتبر حجر

جرائم غسل الأموال

تمثل جرائم غسل الأموال في زراعة أو تصنيع المواد المخدرة والإتجار فيها على المستوى الدولى، أو إغشاف وسائل النقل، وظف وإحتجاز الأشخاص، وإرهاب، واستيراد الأسلحة والذخائر والمخدرات والإتجار بها بدون ترخيص، وشبكات الدعارة الدولية، هذا علاوة على الجرائم النشطة وعصابات المالية التى أمتد نشاطها من دولة واحدة لتتجاوز حدود كل الدول.

أساليب غسل الأموال

تتميز أساليب غسل الأموال في إنتقال رؤوس الأموال الناتجة عن الأعمال غير المشروعة من الدول التى تتمتع بالسياسات الاقتصادية الجيدة ومعدلات الفائدة المرتفعة إلى الدول الغير اقتصادية وذلك بغرض تغيير صورة الأموال وإعداد إستثمارها في مجالات إستثمارية شرعية لتأخذ صفة المصدر المشرّع.

وأحدث طرقاً لعمليات غسل الأموال التى ظهرت خلال العشرين عاماً الماضية هي تأسيس شركات المراهجة التى تستخدم كساتر شرعى للأخطئة المالية المشبوهة والأساس والمستمارعة وسرعة الحسابات البنكية وغيرها من الوسائل المتعددة لتضليل كل من يحاول تتبع التحركات المالية، وبمساعدة على ذلك الإقتصاد الدولى الذى يتجه لإنتاج رؤوس الأموال بسهولة عبر دول العالم.

الجهود الدولية لمكافحة غسل الأموال

لقد صدرت التشريعات لملاحقة عمليات غسل الأموال باعتبارها عمليات غير مشروعة كالتزامات المالية دور هام فى التصدي لهذه العمليات وتشتمل الجهود الدولية التى بذلت في مكافحة غسل الأموال في :-

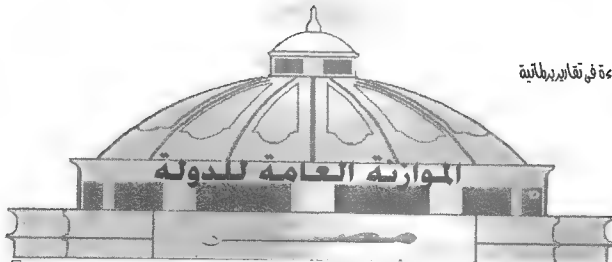
- إتفاقية منظمة الأمم المتحدة لمكافحة الإيج، غير الشروع في المخدرات (فيينا ١٩٨٨).
- إعلان بانك عام ١٩٨٨ الخاص بفتح الإستخدام الإجرامى للجهاز المصرى لأغراض غسل الأموال.
- وضعت اللجنة الدولية المعنية بعمليات

كلمة أخيرة

لقد إستعملت جرائم غسل الأموال بدرجة كبيرة في ظل السوءة والتفاهل عبر الأجهزة اللاكرونية والبيانات الإتباطية والبنوك المصرفية المشبوهة غير الخاضعة للرقابة المالية وقد لقر تقرير الأمم المتحدة حجم هذه الأموال عام ٩٨ بحوالى خمسة ألاف مليار دولار.

وبالرغم من الجهود الدولية التى تبذل لقمع من إنتشار هذه الجرائم إلا أنه مازالت هناك رؤوس أموال مصدرة للاقتصادات الإجرامية تجوب العالم ذهبا وأيا غير الجرائم المصرفية المشبوهة التى تتوارى في العالم الخفى باعثة المالية والذى يمتلئ في جزر قبرص وصامتا وجبل طارق منطقة الإصل إلى أوروبا وأفريقيا وجزر المحيط الهادى تربط آسيا بإسبانيك الغربى الأمريكى وجزر البتلل التى تغرب الشرق بين الولايات المتحدة والبريتية وإمبرك البريتانية ..

فهل سيأتى اليوم الذى تفضى فيه على العالم أن يلازم سبله على الإستقرار الإقتصادى العالمى وباتالى على أسواق المال في العالم ..



تعتبر الموازنة العامة للدولة من أهم وأخطر العناصر والأموال المالية والإقتصادية نظراً لما تحويه من سياسات وإستراتيجيات تعكس إلى حد بعيد توجهات الدولة المالية والإقتصادية على وجه العموم. لذلك فإن هيئة التحرير بالجلية أن تقدم لقراءها الإغراء وهم غالباً من الصفوة المتخصصة في الإقتصاد بكافة فروعها صورة من قريب عن أهم ما جاء بالتقرير من أرقام عاكسة إحصائياً وواقعياً أوضاعاً أخرى

انتقدنا الله يومنا

أولاً: أعداد المهارنة.

١٩٥٤

ثانياً: الموارد المتاحة للانفاق على أعباء الموازنة .

ثالثاً: عمر الموازنة.

جدول ٢
اعطاء الجوارنة

العام ٢٠٠٠/٩٩	العام ٢٠٠١/٠٠	مؤلة ٢٠٠٢/٠١	مؤلة ٢٠٠٣/٠٢	العام ٢٠٠٤/٠٣
٢٥٨	٢٨٠,٦٦,٥	٣١٨,٩٠,٥	٣٢٧,٥٠,٨	٣٤٠,٠٠,٠
٩٤٧,١	٩٢٩,٠	١٠٢٧,٥	١١٥٥,٠	١٢٠٠,٠
٥,٢٣,٩	٤٩٢,٦	٦٥٥,٠	٦٠٠,٠	٦٠٠,٠
٣٣١,١	٢٢٥,٠	٢٧٥,٠	٣٠٠,٠	٣٠٠,٠
١٩٧,٦	١٨٠,٩٨,٨	١٨٢,٧٠,٠	١٩٢٨٧,٨	٢٠٠,٠٠,٠
٤١٣	٤٤٥,٨	٤٧٥,٠	٤٤٨,٠	٤٤٨,٠
١,٥٥,٢	١,٥٧٥,٠	١,٤٢٠,٠	١,٤٤٨,٠	١,٤٤٨,٠
١٧٠,٤,٢	١٩٧٢,٥	٢٣٤٩٣,٢	٢٣٦٧٥,٤	٢٣٦٧٥,٤
٢٨٧,٦	٢٠٠,٦٨,٨	٢٤٩,٠	٢٣٠,٠	٢٣٠,٠
٢٤٩,٠	٢٣٣,٤	٤٧٥,٠	٥٠٠,٠	٥٠٠,٠
١١٦٣٥,٩	١١٥٥,٠	١٢٦٨٥,٨	١٤١٦٦,٤	١٤١٦٦,٤

جدول ١
نصيب القطاعات من الانفاق العام في مشروع موازنة ٢٠٠٢ / ٢٠٠٣

[illegible]

جدول ٥
الانقسام المستحق للدين الخارجي المتوسط والطويل الاجل
موزعة على آجال الاستحقاق وفقا للمركز المالي
في ٣٠ / ٩ / ٢٠٠١

القيمة	النسبة
٩٢٧,٢	٢٠٠٢ / ٢٠٠٦
١٢٣٩,٧	٢٠٠٣ / ٢٠٠٢
١١٧٨,٦	٢٠٠٤ / ٢٠٠٣
١٢٠٠٠,٢	٢٠٠٥ / ٢٠٠٤
١٢١٣,٢	٢٠٠٦ / ٢٠٠٥
* ١٢٧٥,٢	٢٠٠٧ / ٢٠٠٦
١٢٢٨,٣	٢٠٠٨ / ٢٠٠٧
١٢٩١,٦	٢٠٠٩ / ٢٠٠٨
١٢٨٥,٦	٢٠١٠ / ٢٠٠٩
** ١٥١١١,٣	٢٠١٠ / ٢٠٠٩
٢٥٨٨٠,٩	الإجمالي

* تتضمن ٥٠٠ مليون دولار أمريكي قتل القيمة الاسمية للسندات السيادية المصرية التي تستحق في ١١ / ٧ / ٢٠٠٦ .

** تتضمن ١٠٠٠ مليون دولار أمريكي قتل الاسمية للسندات السيادية المصرية التي تستحق في ١١ / ٧ / ٢٠١١ .

جدول ٤
تطور الدين العام المحلي خلال الفترة
١٩٩٣ - ٢٠٠١

القيمة	التاريخ
٨٤,٠	٩٣ / ٦ / ٣
٩٢,١	٩٤ / ٦ / ٣
١٠٤,٠	٩٥ / ٦ / ٣
١١٤,٧	٩٦ / ٦ / ٣
١٢٥,٥	٩٧ / ٦ / ٣
١٣١,٧	٩٨ / ٦ / ٣
١٤٧,١	٩٩ / ٦ / ٣
١٦٤,٣	٢٠٠٠ / ٦ / ٣
١٩٤,٨	٢٠٠١ / ٦ / ٣

جدول ٣
توزيع الإستثمارات الحكومية على القطاعات
في مشروعات موازنة ٢٠٠٢ / ٢٠٠٣

القطاع	حصة	النموذج القطاعي في الاستثمارات %
الإسكان والتشييد	٤٩٠,٠	% ٢٥,٧
الزراعة والرعي	٣٨٧,٤	% ٢٠,٦
التعميم والحرث	٣٨٨,٥	% ٢٠,٠
الخدمات الصحية والدنية	١٦٧,٣	% ٨,٦
دواوين محليات	٩١٠,٣	% ٥,٠
نقل والاتصالات والطرق	٤٥٤,٧	% ٢,٩
الدفاع والأمن والمساعدات	٩٢٠,٠	% ٤,٨
باني قطاعات الحمازة	٢٠٢,٦	% ١٠,٤
الإجمالي	١٩٢٨,٨	١٠٠

♦♦ الحلقة الخامسة عشر ♦♦

اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات

بإقليم أ. سبتمبر معوض - المستشار الإقتصادى للمدينة الحرة (سابقاً)



التساؤل الذى يهدد من وحي البداية في هذا السياق هو: هل تظل صناعة اقتصاد الخدمات اللوجستية في نطاق المجال الجوى لسيطرة الإقتصادية العامة لتجارة الخدمات التي انبثقت من الإقتصادية العامة لتعريفية الجمرية والتجارة (gatt) والتي يطلق عليها في (the general agreement on trade in services = Gats) لإقتصادات الخدمات يتوسع وينتشر بما يجعله مكوناً أساسياً وفاعلاً في قيم السلع والخدمات - التصنيع والتجارة وسيكون لإقتصاد الخدمات من أكبر العوامل المؤثرة في خلق المزايا الزمنية والمكانية والإستراتيجية لإعادة كبيرة في المصانع والمنتجات والخدمات.

ومعاصرة التكامل الذى يساعد عمليات اللوجستية على اختصار أطر وأرض وأرض لوسائل أداء المهام - لا تتحول لأرباح إلى تدفقات مالية داخلية إلى الشركات اللوجستية على هيئة ترانزيت أرباحها. وعلم الإقتصاد الذى يغير إلى أبرز المناطق واللوجستيات التى يوسعها تهيئة البيئة الاقتصادية للقيام علاقات متصاعدة في سلسلة هذه الصناعة - وعلم الإتانة - اللوجستية (الوجى) إلى بقى الأجزاء - عمليات التجارة والتجارة لا يجمع كسفن قمر مرقوم أو مركزاً لوجستياً. فأى إستثماراً تطلب دون شك دراسة جدوى ترسم صورة مثالية للأبعاد والأركان والخصائص - والفرق لمستقبل إلى مشروع إستثمارى من شأنه إضفاء طابع متناقص وعوامل نجاحه وإزدهار - وتأتى الأجزاء - السياسية المحلية بآى نظر عاملاً مرجحاً للإختصار - لأن التهيئة السياسية يمكن أن تضع أى مشروع على أبواب الإخفاق فى أى مرحلة من مراحله - كل هذه الجوانب تجعل مخطط صناعة اللوجستيات متشعباً ومعقداً - وتتميز صناعة اللوجستيات بأنها صناعة لا تكتفى أن تقدم من غيرها وانتشارها على التقليل من تعاليات قاطعتها الإقتصادية لا أحد مطلقاً يرى أنه لا يعبر من البركات الإقتصادية التى تنجم من تعرض هذه الصناعة للوجستيات كعوامل أو فاعلات - لأنها لا يسفر إلى حدوث أرباح تعيب الإقتصاد العام بصفة عامة - فهذه الصناعة لا تتحمل بعبء أرباحها أو أرباحها منافع متناقصات تخلفها بغيرها وتقاطع عليها مع بعضها - لأنها صناعة تتطلب بطبيعتها إستثماراً وأرضها التعاون والتكامل الدولى بدورها تستفيد من التعاون - بالنسبة لمطارات الحارات فإن الحواشيب واللوجستيات والقدرة على حل المشكلات والفكر الإبتكاري - وملاحظة التغيرات والتحديات التى تبرز فى أى موقع من مواقع العالم - تعد من ضمن أهم الأصول الإستراتيجية الإستثمارية فى هذه المناطق التى بدورها لا تتركز فقط على التكامل بحد ذاتها أو تتصرف قادرة على البقاء - فى صناعة اللوجستيات بدات مفاهيم تنتمى إلى زمن مضى تغرب

مواقع متقدمة فى عالم لا يمكن تجاهلة المساهمة أن تحقق أى خبرة من مخاطر فورها وترفعها إلى الإقتصاد بنسبة كبيرة على هذه الصناعة الخدمة التى تزودها بما تحتاج إليه من تسهيلات ومساعدات - فى كبرى أسطمت عمليات البحوث والتطورات بعبءات صارت بارزة فى مجال الخدمات الفنية فى ترسانات بناء وإصلاح السفن - إذ أظهر أن أعداداً من المساهمة للمدة صارت أعمارها متجاوزة للحد الذى يضمن إستمرار هذه الترسبات فى الإستجابة التى تعد من ضمن البركات التنافسية - وقد إضحت حالة زيادة متوسطات أعمار أصحاب الخبرة فى صناعة اللوجستيات الفنية من الأيدي العاملة أن يظل عليهم جيش الأيدي العاملة (Dens Army) الذى تسيطر الإقتصادات والتحديات التى تخلفها فى الحاشية من الإقتصادات العالمية فى حالة فهمهم لأن نقص الخبرة للأعمار بغير حول ٤٤.٥ عام فى العام الماضى (٢٠٠٠) - وبعد ذلك من الأسباب التى تدفع بأهم ترسانات صناعة السفن فى كوريا الجنوبية (هيونداى وداير) إلى البحث الدائم عن مخرج تضمن تخفيض الأيدي العاملة المتأخرة الشابة إلى التصاردات عرضاً عن التفرغ إخراج منها جنباً للوجستى فى حوائل المواقف الخرجة التى تصعب عنها الإبتكارية المتخلفة سبباً جوهرياً فى فقدان كفاءتها التنافسية فى الأسواق - ويقتضى التساؤل - أهم معلق على الإجابة التى تتراعى من فى الأمية - وهو هل الإبتكارية للإقتصاد المصرى ملائمة للقدرة المتغيرة للتطور العالمى والتوسع المستقبلى فى صناعة اللوجستيات - والإجابة لا تحصل تفادلاً بقدر من فرق الحقائق والأوضاع الراهنة - غير أن التناحر فى التناول على إبداع هذه الصناعة فى إقتصادنا متعبين إذ أن لا ليست مقبولة على أى حال - لأنه ليس من المنطق أيضاً أن تظل مصر من دورها العالمى فى هذه الصناعة التى تتكسب الدول بمرته - وتتصل على صناعة اللوجستيات مركبات ومركبات عدة تنمو للإقتصاد العالمى الذى لا يكسب سوى مضاعفة يتنمو للمعز بالمعز والتكنولوجيا - وعلم المحاسبة الإدارية

إلى جانب خدمات التوزيع السلع - وكذلك أنشطة التخزين والتعبئة والتفصيل والنطاق الحرة الخاصة بالعمالة وأنشطة الموانئ ومحطات الحاويات - ومحطات السكة الحديدية ومحطات الشحنات البرية وإدارات المصارف والضرائب ومعانة الصرايات واختصار والنظم القابلية التجارية والآليات حل المنازعات ونظم الحلاشات وإسعاد العوضات كل هذه الأمور لم تره تها على سبيل الحصر الأمثل بل على سبيل الإستحداث الإقتصادية - ولا يمكن لتقدم فى صناعة اللوجستيات أن يبقى كسيلة على الجوانب المادية والتجهيزات اللوجستية إذ أن هناك أسساً أخرى تكفل طبيعة هذه الصناعة ومن أهمها العصر البشرى الذى بدونه لا يعمد التطور الطرور - هناك دراسة أجرتها الأجهزة التى فى منتج كورج أنصحت من أن صناعة النقل البحرى التى تقلل أحد أكثر المجالات أهمية الصناعة - بما تواجه صعباً - قسره ٢٠٠٠٪ فى عدد العاملين بحلول عام ٢٠١٠ - إذ سيبلغ تعداد النقص فى الموظفين ٤٦ ألف شخص فى تلك الفترة - وفى تقديرات أخرى أنه ربما يصل إلى ٧٥ ألف موظف إذا ما استمر الأخطار التجارية التى العالمى فى النمو بعدد ١.٥٪ كل عام خلال الفترة المشار إليه - كانت نسبة نمو لعام ٢٠٠٠ وأقرت جهات مسئولة أن عدم بالإمكان ترويب ١٠٢٤٠ موظف كل عام بالإمكان إذ لا المخرجين المائمين الذين يبلغ تعدادهم ٤٤٠٠ إلا أن الفترة التى يقصها المغرب لى يصعب بحراً بحراً متسرراً - مهتداً بحراً ذا خبرة تتفرق ٨ مترات - وتظل نظم وعمليات البحوث والتطورات فى كسبية تحويل خدمات صناعة اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات بإعتبارها من ضمن الرسائل اللازمة لجعل التطويرات عنصر حاسماً من عناصر التنافس القابلية للتفوق والبركات الجادة لأساطيل سفن الحارات التى تمت الخطوط العالمية الكبرى - فىحورات والتطورات (R&D) - بد ذاتها محور من محاور اللوجستيات التى تدفع بهذه الصناعة إلى

إلا أن كثيراً من مشكلات هذه الصناعة فى المستقبل ستنبأ بسبب التغيرات الواضحة ما بين إقتصادات لوجستية أو إقتصادات لوجستيات آلة (Non-Logistics) بقدر ما هو آلة (System) - تقدم على فى ثوابت جادة بل تشكل الميزة والبرعة والإبتكار ومن التخطيط والتفكير أهم ملامحه - ويدخل فى إطار الخدمات اللوجستية والإقتصادات اللوجستية واللاسلوكية واللوجستيات وكل ما يرتبط بها من وسائل وأدوات - إلا أن هذه الجوانب تتسم بإعتبارها خاصة - إذ يتركز للدول الآن أن تقدم جدولاً للإلتزامات الخاصة بالخدمة (Schedules of Specific Commitments) - هذه الجدول لخدمة الإلتزامات على المصنوعات الزمنية والمرونة ويعتبر تقديمها من قبل الدول بمثابة التزاماً - هذه الجدول إلى التوسع والقدرة والإستثمارات اللازمة للدول فى العراق الدول الأخرى - ومنها على سبيل المثال عداد رؤوس الأموال من حيث الحدود الاقتصادية المصروف بها على هيئة مساهمات الشركات الأجنبية فى الشركات الوطنية وأيضاً الذى الذى يمكن أن يصل إليه حجم الشركات الأجنبية فى إطار أنشطة صناعة الخدمات اللوجستية حتى لا تعرض هذه الصناعة لسيطرة قوى خارجية تؤثر على الدول القومية وسياسات التطوير وضع الفرص فى ثروات الإستثمارات - وتصنع وحسية الضرائب - وتصنع جدولاً للإلتزامات تبياناً لكيفية السماح للدول الأخرى بدول الشرق الأوسط على أن متدرج على رهن مقيد - وتجدد دائرة صناعة الخدمات اللوجستية من الجوانب الإستراتيجية إلى مبادئ إقتصادية - كالتصنيع مخطط الخدمات اللوجستية واللوجستية وفوائد التأمين والإستثمارات والخدمات اللوجستية - وخدمات المساهمة وخدمات الإنتاج والتحكم وخدمات البنىاطة - وخدمات النقل المتعدد الوسائط

1990

أرقام في الاقتصاد الأمريكي

أعلنت وزارة التجارة الأمريكية أن العجز التجاري الأمريكي انخفض بمقدار ١١٨ مليون دولار في مارس الماضي ليصل إلى ٦٣, ٣١ مليار دولار، وقد سجلت الواردات والصادرات ارتفاعاً بسيطاً. وبلغ إجمالي العجز التجاري في الأشهر الثلاثة الأولى من العام الجاري ٩١, ٦ مليار دولار بانخفاض ٣, ٢ مليار دولار عن نفس الفترة من العام الماضي حيث كان الانخفاض في قيمة الواردات ٣٩, ٢ مليار دولار مقابل انخفاض الصادرات بمقدار ٣٠, ٢ مليار دولار.

أساسية نقدية مستقرة في الصين.

أعلن «داي شيانغ لونج» رئيس بنك الشعب الصيني محافظ البنك المركزي الصيني أن اجتماعات المجلس بالمثلث الشمالي بلغت في نهاية أبريل الماضي ٢٣٠,٨ مليار دولار، كما إرتفعت بفعلد ٩,١ مليار دولار عن مستوى عام ٢٠٠٦.

ويؤكد المحللون أن اجتماعيات الصين بالمثلثات الآسيوية التي تعتبر الآن أكبر اجتماعيات في العالم بعد اجتماعيات اليابان - إرتفعت بفضل الفائض في ميزان المدفوعات، كما أكد داى أن التوسع المستمر يحتاج سياسة نقدية مستقرة.

وزارة ادم الصو الاقتصادية وتحقيق استقرار العملة، كما أن الحكومة ستعزز سيظرتها لديناميا على ميزان الحسابات الأسالية لتضع على حدة

منطقة تجارة حرة عربية

جرت في العاصمة المغربية الرباط الاجتماعات الرابعة التي شاركت فيها كل من مصر وتونس والمغرب والأردن بهدف الإنفاق على إنشاء منطقة تجارية حرة بهدف تحقيق الإنماء الاقتصادي للمركبة على السلع الصناعية والزراعية المتبادلة بين هذه الدول، واتخاذ سلع مشتركة على طريق استخدام المواد الخام من أي دولة من هذه الدول على دولة أخرى ثم تصديرها مرة أخرى والإشادة من تطبيق الإعفاءات الجمركية وإذنا يمكن الاستفادة من المزايا التي تمنحها اتفاقية التجارة الحرة الأوروبية التي تم التوقيع عليها في البلد الأم.

نشاط اقتصادی، فر. روز یکشنبه

صرح الدكتور مصطفى كامل محمد
محافظ بورسعيد بأن مجلس إدارة
الشركة الأجنبية وافق على إقامة منطقة
صناعية جديدة وذلك بعد استقرار القرارات
وثبات السياسات ودعم إدارات
التشروعات بإقامة بيئات ومعلومات مع
التطوير والتوسيع في عمليات التصنيع
ونقطة الاستمرار في الإنتاج وزيادة
الصادرات إلى أوروبا وأمريكا.
محافظ إلى ارتفاع حجم صادرات المنطقة
التي العامة الماضي إلى ما قيمته
٢٩١ مليون دولار.

[illegible]

لأهلها في العالم بقاعة خدمات تكميلية.
تطلب إحصائيات خاصة على مستوى ما
يصل إلى 100 ألف شخص للخدمة للشكاية التي
تقبل عليها. تسمى ترسما وتسمى بالاختلاف.
في العقد الأخير تمت إعادة إنشاء وإعطاء
طلب الخدمات المهنية الشكاية وقد كان
ذلك أساسا على أن يفسر جميع الشكايات
المستويات بإعادة تنظيم أعضائها.
وقد وافقت الهيئات الأوراس كما أن وكالة
الضمان وأمانة العمل ومطامير التوظيف
وأطراف عمل جميعها على الخروج من
إشرافها المهنية التقليدية لتطلق على
الهيئة جديدة كل ما يستتزمه ذلك من
طيارات وتغييرات وإبركان من وراء
أبدا للصنوع والخاصين الذين يجمعهم
أعلى الرضى على أن تفسر مستخدماتهم
علاهم في الوقت المناسب المحدث الذي
تحدث دائما كما تصل هذه الشكايات إلى
الهيئة العامة التي لها الحق في إجراء
عوارض أو تعليقات على الخدمة المقدمة
كما تلتصم بعض الرضى في المحاكمات
سياسات جديدة وأدوات جديدة لكل عمل
الخدمات البالات التجارية الدولية الخاصة
التي يضمن عنها مع إعادة ذلك على
من خلال الوقت أو إعطاء الجهد أو نتيجة
في جميع القطاعات الاقتصادية في
التي يحصلون على برامج جديدة كل ما
تحتاجه من قبل دول العالم في سياق تلك

تتمثل أهدافنا في مرئيتنا بزيادة مساهمات القطاع من ١٥ إلى ٢٥ في المئة بحلول عام ٢٠٢٥. وسنواصل العمل على تحسين أداءنا في جميع المجالات، بما في ذلك خدمة العملاء، والعمليات، والتكنولوجيا، والبيئة، والمجتمع. وسنواصل العمل على تحسين أداءنا في جميع المجالات، بما في ذلك خدمة العملاء، والعمليات، والتكنولوجيا، والبيئة، والمجتمع.

[illegible]

آخر أخبار المرمم الرابع " مكتبة الإسكندرية "



د/ إسماعيل مزاح الدين

كان قد رسمه لأحد أسدقائه وأيضاً بابيه صغيراً لا يتعدى طوله ثلاثة سنتيمترات وهي تعبير نسخة طبق الأصل من بابيه شهر.

مكتبات سريعة-

توفي البروفيسور ستيفن جاي جواد أحد أعضاء مجلس أمناء المكتبة وهو أحد علماء الحفريات ونظريات التطور وهي من أوائل الأعضاء المؤسسين لمجلس أمناء المكتبة.

شاركت المكتبة في مؤتمر الجمعية الأوروبية للمكتبات الرابع والعشرين وتم فيه مناقشة سياسة الإقتناء والمكتبة وإصداراتها في مجال التراث وأحدثاتها على أكبر قاعدة بيانات على مستوى العالم.

نظراً لإقتناء المكتبة آلة آلة هارب موسيقية في مدينة الإسكندرية احتفلت المكتبة بهذه المناسبة وقامت الفنانة مادل مسبي الدين بالعزف والفرد على الآلة وذلك في إطار الاحتفالية ما دل إعجاب الحاضرين

والانتماء بين الثقافات والشعوب المختلفة غير المصور.

فيينا وصل إلى المكتبة الأثر الوحيد الباقي من المكتبة القديمة على تعبير النص الوحيد الذي يدل على طريقة تنظيم الكتب قديماً حيث أن هذه البردية "ردية فيينا" تضم مجموعة من مقتطفات كتب كانت موجودة بالمكتبة القديمة وقائمة عناوين مستعارة من المكتبة وسوف تتم ترجمة هذه البردية المهمة من اللغة اليونانية القديمة إلى عدة لغات حتى تكون مشاحة أمام زوار المكتبة من كافة أنحاء العالم.

الإهداءات والمساهمات المصرية-

قام المستشار إسماعيل محمد حلمي بأهداء مكتبة الإسكندرية بمجموعة من المقتنيات الشخصية للملك فاروق وهي تصد: النظارة الشخصية التي كان يرتديها الملك والنظارة الشخصية الخاصة به. قامت كلية الآداب بمساهمة الإسكندرية بإصدار خمسة مطبوعات من مجلتها العلمية من مدينة الإسكندرية منذ تأسيسها وما شاهده من أحداث عبر مراحل تاريخها العريقين واليوناني والروماني والقطبي والإسلامي مع الإشارة أسئلة الكيفية عند تأسيس جامعة الإسكندرية بكل الآداب بها. تم إهداء مكتبة الإسكندرية الإسكندري الأصل للرسوم الشهير: - مجموعة سعيد

المصرية العامة لتنشيط السياحة.

من الإهداءات والمساهمات الدولية-

أوكرانيا قامت الحكومة الأوكرانية بإهداء المكتبة جدارية منحوتة من النحاس تحمل إسم الشاعرة الأوكرانية ليسييا أوكرانكا التي أقامت بالإسكندرية من ١٩٩٠ إلى ١٩٩٣م وتناولت في قصائدها قضايا مصر والمصريين وطم الصريف والشاعرة بسمة لغات وهي: - اللغة العربية والإجليزية والأوكرانية ما يؤكد على توطيد العلاقات الثقافية والعلمية بين مصر وأوكرانيا.

اليونان قامت اليونان بتكريم رائدة حقوق الإنسان وهي العلامة الفيلسوفة الشهيرة "إبيكتا" وذلك بمناسبة مرور ١٦٠٠ عام على ودها ويتم هذا التكريم في المؤسسة اليونانية الثقافية بالإسكندرية وكانت هذه الفيلسوفة هي درية كبيرة من العلم والحكمة ونصيرة خلق الإنسان وبالذات من فعلا الحرية والمعادلة والمساواة وتعتبر هذه الفيلسوفة هي آخر من قدمت أبحاثاً إلى مكتبة الإسكندرية القديمة وسحب سبقتها تم إغنيهاها بروحيتها في الإسكندرية عام ٤١٥ م.

أستراليا أسهم صوفون من القزوين والدارسين الأستراليون في إصدار كتاباً بعنوان "مكتبة الإسكندرية" من خلال دار النشر التابعة للجامعة الأمريكية بالقاهرة وتضمن هذا الكتاب عدة دراسات حول الدور الذي لعبته مكتبة الإسكندرية القديمة في تشييد جسر التفاهير

مكتبة الإسكندرية ودور الهيئة الإقتصادية لتنشيط السياحة بالإسكندرية

حيث أن المكتبة في الإسكندرية أصبحت من أهم معالم ومزاراتها فقامت الهيئة الإقتصادية لتنشيط السياحة بإصدار مجلد سياحي عن المدينة العريقة وأهم مزاراتها الأثرية والسياحية وأيضاً مكتبتها الشهيرة وأهم المعلومات عنها في الماضي والحاضر وصرح اللاء - حازم أبو سكيب رئيس الهيئة أنه سيتم ترجمة المجلد إلى النسخين: الإنجليزية والفرنسية بجانب إصدار CD تتضمن نفس المعلومات.

وفي إطار خطة الهيئة لتنشيط الحركة السياحية والدعائية لمرور البحر المتوسط فهي الآن بصدد إنتاج فيلم فيديو جديد بعنوان "الإسكندرية مدينة" صدته ١٥ دقيقة يتناول على معلومات عامة تهم لداوس والسائح المرمي الأجنبي وفاء للقيم التنموية يمشي أيضاً العديد من التطلعات التي تعبر عن الإسكندرية الجميلة بعد تطورها وتنشيتها وأهم ما بها من آثار غارقة ومزارات ومطاح ومكتبتها العلمية وسيسم: التمهيد على العلم بلغات الخمسة: - (العربية، الإنجليزية، الفرنسية، اليونانية) وقد صرح السيد اللاء - حازم أبو شبيب رئيس الهيئة بأن هذا الفيلم سيتم إهماله إلى كل من المكتبة الإسكندرية، شركة مصر للفران، الفضليات، والاسفارات المصرية بالجارج والداخل بالإضافة إلى تليفزيون ج.ج. أيضاً المكاتب السياحية التابعة للهيئة

لحظات يتوقف فيها الفكر .. ولكن الحياة لن تتوقف

بقلم: - عبد الحميد مرسى عنبر

عزراً عزيزي القارئ

لقد تحولت أن تعامش معي الأحداث في الأفراح وفي الأطلال وقر الكوارث بنا ونكتب ما نراه وما نعيشه. وخلال تلك الأحداث لم نستطيع كب

يفعل البعض أن نكتب سلسلة مقالات متسقة، لأن تعامش الأحداث هي التي تمنع الفكر وتعطل الذائع نحو الإصلاح لذلك كانت الحياة هي أم الإختراف.

واليوم أجدني غاصخ من الكتبات وترقب التفكير بعد أن فقدت البحرى خبرة رجالة المخلصين وهو الغالب الحاضر اللاء أحمد مدحت عبد البارى فقلما نجد مثله في ساحة النقل البحري يصل ويجول.

له بصمات عديدة في مجال النقل البحري فكان عطا - سخي حتى آخر لحظة - وإذا كان لأخذ لم سعدني لكي أستزيد من هذا العطاء - فيكتفينا للقاءات والحوارات في القضايا التي كنا نطرحها فإننا نقدر له مدى حرصه على إعلا: شأن النقل البحري، وعلى أدا: رسالته والذقة التي كان يحظى بها - اعتقد الأخ والصدني ... ولا نستطيع الكلمات أن تفي حقه، لذلك نترك المساحة لن حطى خلال رحلة كفاحه بالزيد من جيان مراقفه وأراً - لتعريف عليه أكثر فهو قدوة للشباب في العطا ... وملاً أعلى في الإخلاص في العمل .. اللهم عوضه خير جزاء وأغمره برحمتك وصبرنا وأسرته المجلة ولأسرته الصبر والسلوان، وإن لله وإن إليه راجعون.



رثا من عصام يوسف غالى

إلى روح اللواء

مدحت عبد البارى

نشاطركم الأحزان

نشاطركم الأحزان
اللواء عسبد البحارى
مين بهمسيد الألى
بنصيرى أنفسنا
يا بحر أعطا ما تشفى
يا حكي حكايته للناس
ويقول الى بيون خبره
الدمع عليك أنهار
أقدم شكوى لمن
قمص يسبكي عليك
ويصفسولك السوادع
يا بحر العفا ما تعدي
ده ليل البكاء طويل

في الفقيه الإنسان
ورحيله يشعل نارى
والذكرى ليوم التلاقي
في حبيبتنا وكل ناسنا
من كرمه تأخذ وتجي
وميزان العدل حماس
منين أجيب غيبره
أبكي ليل ونهار
أقدم ماس كل حزين
وبيكب حزنه فيك
وتدبت برحيلك الأوجع
أصلى وشجوني ما تعدي
يا ابن مصرى أصيل

الشركة المتحدة للحبوب UNIGRAIN

شحن - تفريغ - تخزين - تعبئة آلية للحبوب

كبرى شركات الشحن الآلى للحبوب بميناء الدخيلة

* أعلى معدلات تفريغ يومية لسفن الحبوب

* طاقات تخزينية كبيرة

* لكل طاقات تعبئة آلية في الموانئ المصرية

* امكانيات التبخير - الجرش - الغرلة

* أسطول نقل حديث

دائماً في خدمة عملائنا

عنوان الشركة

المركز الرئيسى

القاهرة ٥٠١ شارع ١٠٥ المصدى

تليفون: ٥٢٥٦٥٢٠ - ٥٢٦٦١٥٨ - ٥٢٦٦١٥٧ - فاكس: ٥٢٥٦٧٦٦ (٢٠٢٠)

صومعة الاسكندرية: ميناء الدخيلة

تليفون: ٣٠٨٢٠٧١ - ٣٠٨٢٠٧٠ - ٣٠٨٢٠٦٨ - ٣٠٨٢٠٦٧ - فاكس: ٣٠٨٢٠٦٧ (٢٠٢٠)



البراوى ترانس كونتيننتال للتوكيلات الملاحية

EL BARRAWY TRANSCONTINENTAL
SHIPPING AGENCY

Engsherif El Barrawy & Co.

مهندس بحرى. شريف البراوى وشركاه



خطوط منتظمة للبضائع العامة والرورو بين موانئ
جمهورية مصر العربية ولبنان وتركيا وايطاليا وأوكرانيا .
وكالة ملاحية عن السفن الاجنبية فى جميع موانئ الجمهورية.

ربط البضائع على السفن.

تأجير السفن.

متخصصون فى شحن ونقل

بلوكات الرخام من مصر إلى ايطاليا وبالعكس.

العنوان بجمهورية مصر العربية:

٧٨ ش عبد السلام عارف - جليم - اسكندرية

تليفون وفاكس: ٥٨٢٥٦٦٣ (خمس خطوط)

محمول ٠١١٧١٣٣٥٥ - ٠١٢٢٧٣٠٧٣٢

LEBANON لبنان

Tel:009617725521

Fax:00961773905

ITALY إيطاليا

Tel:00390585631770

Fax:00390585631789

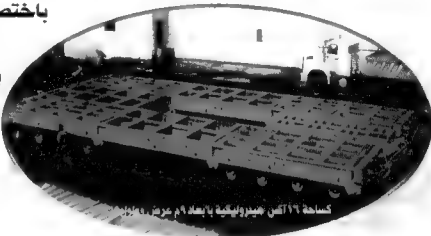
الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعلى البحار

NATIONAL TRANSPORT AND OVERSEAS SERVICES CO.



باختصار هي :

- امتلاك معدات وأوناش من مختلف الأنواع
- قدرة تصل إلى ١٦٠ طن وتم تحديث معدات الشركة
- زيادة قدرة التحميل والابعاد وزيادة إمكانيات
- الكاسحات الهيدروليكية حتى ٢٨ أكن
- تحميل طرود حتى وزن ٦٠٠ طن للطرود الواحدة.
- وعرض حتى ١٢ متر، وصواني بقطر ٦ متر
- بحمولة ٢٥٠ طن للصينية الواحدة بأية أطوال
- بما تسمح به الطرق
- إمكانية تجميع كساحة بعرض ١٢ متر وطول ٢٢
- متر لتحميل طرود حتى ٥٠٠ طن للطرود الواحدة.
- القيام بأعمال الشحن والتفريغ والتخليص
- الجمركي بحراً وجواً.



شركة عيش الملاحة للبترول
ESH EL MALLAHA PETROLEUM COMPANY

السيد اللواء / مازن نديم

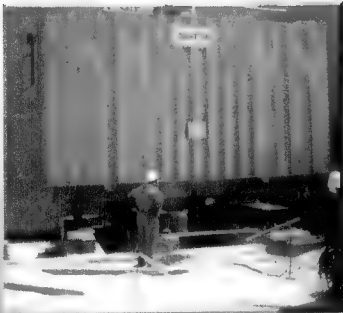
مؤسس ومدير إدارة شركة نوسكو

الموضوع : نقل صهريج سعة ١٥,٠٠٠ برميل

نتقدم لسيدكم بجزيل الشكر وافر التقدير على الجاهك الباهر في القيام بعملية نقل صهريج الزيت الخام ١٥,٠٠٠ برميل بأبعاده الشاذة من مدينة العفدة السياحية في موقع حلول شركة حق للأمد، ونشكره إلى أن العملية تم إنجازه، منها في زمن قياسي نظراً للقدرة البالغة التي يتمتعونها في توكيدات الصرك والدراسة الشاملة التي قمتم بها والتي قلقت في رفع الصهريج وإزالته هيدروليكية بالإضافة إلى استخدام تقنيات هندسية خاصة حيث وصل عرض مقطورة النقل إلى تسعة أمتار كاملة في سابقة جديدة من نوعها. إن أبعاد الصهريج الهندسية التي تصل إلى قطر قدره ١٧ متر بالإضافة إلى ارتفاع ١٤ متر كانت تقل استحالة النقل أو اللجوء إلى تقطيع الصهريج إلى أجزاء، وفي حالة تقطيع الصهريج بقطر إجمال عدم إمكانية تجهيمه وإعادة تركيبه إلى أصله بالإضافة إلى تضاعف التكلفة ولكن طريقة الشركة في النقل وأساليب تنفيذها جعل الصعب سهلاً والمستحيل ممكناً ما أثبتت رصوخ قدركم في النقل والهندسة إن مساهماتكم القيمة لنا أكسبتنا من الإستخدام الأمثل للموارد المتاحة على مستوى القطاع بأثبات الأسماء بدلاً من اللجوء إلى تصنيع صهريج جديد بتكلفة باهظة. إن تفكير هذا الصهريج بهذا الأسلوب المبتكر مثل ميلاداً جديداً للصهريج بدلاً من شهادة وماتته التي اعتدت سلفاً وهذه العملية مزدوجة الإيجابي على الاقتصاديات الخاصة بعمليات التنمية. وفي النهاية نرجو أن نتفقا تقديراً للعاملين لديكم على أدائهم المشكور بوجه عام ونخص بالذكر شخصكم الكريم والمهندس / فتحي أبو العيش والمهندس / إسلام على الجاهم القيم الذي تعزز به وتعتبره علامة بارزة في تاريخ الشركة.

وتفضلوا بقبول فائق الإحترام ٠٠٠٠

د/ احمد جابر ضيف الله
مساعد مدير الشركة
ومدير عام العمليات



جهاز رفع هيدروليكي أحجامات بحمولة ٤٠٠ طن
ومعدة تنظيمية بوزن حمل كبيراً بما لا يتناول



نوسكو NOSCO

شركة عيش الملاحه للبترول

تم بحمد الله نقل صمريج سعة ١٥ ألف برميل لتخزين الزيت الخام بإيعاده الهندسية
الشاهه التي تصل إلى قطر ١٧ متر وإرتفاع ١٥ متر ووزن ٦٠ طن وذلك لحساب
شركة عيش الملاحه للبترول

ESH ELMALLAHA PETROLEM COMPANY

وقد تم رفعه بواسطة كواريك هيدروليكية بعد عمل قواعد للتحميل منها على جسم الصمريج وتم
استخدام كساحة ١٦ آكس هيدروليكي بعرض ٩ متر وطول ١٩ متر وهذه الكساحة يمتلكها
الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعلى البحار (نوسكو) وتم نقل الصمريج بسلام من موقعه
وسط مدينة الغردقة إلى موقعه الجديد على مسافة ٢٠ كم خارج المدينة



يا عملا بكم في

الحلم أصبح حقيقة

.. وتحقق الحلم .. ميلاد ميناء دولى عملاق جديد

شركة تنمية ميناء الاسكندرية

ميلاد ميناء الاسكندرية

مكونان المشروع للادارة

مكونان المشروع للادارة



أنشئت الشركة طبقا لقانون الاستثمار ولدى تأسيسها خبرات طويلة فى إدارة محطات البضائع الصلب والبضائع العامة والحاويات. حصلت الشركة على حق إمتياز إنشاء وإدارة محطات الحاويات والبضائع الصلب والبضائع العامة بنظام BOT ولمدة ٢٥ عاما .

إن أول صورة تظهر على البال عند التفكير فى زيارة مصر هى صورة الفراغة والاهرامات والصحراء ولكن مصر تعنى الكثير غير هذه الصور المتصادمة منها ميناء شمال العين السخنة الذى يعتبر إنشاءه من الأحداث القومية الهامة فى مصر فى القرن الحادى والعشرين و يتكون الميناء من أربع أحواض. تقوم الشركة بإنشاء وإدارة محطات الحوض الأول بطول ١٨٠٠ مترا (منا عداد ٢ رصيف وروو) وبعمق ١٧ متر

يتكون الحوض الأول من ثلاث محطات رئيسية هى :

★ محطة حاويات:

- رصيف بطول ٤٠٠ متر يمكن زيادته الى ٧٥٠ متر
- ساحات تخزين بطول الرصيف وبعمق ٥٠٠ متر
- عدد ٣ أونش رصيف عملاقة بوسيت بانامكس يواد عدها فى حالة زيادة طول الرصيف المخصص
- طاقة المحطة ١٠٠ ألف حاوية مكافئة تزداد الى ١٠٠ ألف حاوية مكافئة بزيادة مبداتها

★ محطة بضائع صلب:

- رصيف بطول ٤٠٠ متر
- نظام سمور ثالثة تبلغ طاقته ٢٤٠٠ طن / اساعة

- طاقة المحطة حوالى ٣ مليون طن / سنة يمكن زيادتها الى أكثر من ٦ مليون طن / سنة

- طاقة تخزين أكثر من ٤٠ ألف طن / يوم

- ساحات مزودة بنظم اوتوماتيكية حديثة لرفع البضائع او تحميلها بسعة تخزين ١٠٠ ألف طن

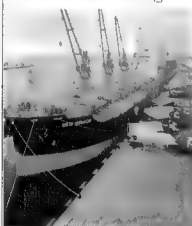
- عدد ٢ أونش رصيف عملاق حمولة ٢٦ ألف طن لكل. يمكن تداول خابات الحديد المختلفة وكذلك لافند الصيد

★ محطة بضائع عامة:

- رصيف بطول ٢٥٠ متر
- عدد ٣ ونش موانئ مخصصه للذراع قدرتها ٤٠ ألف لكل
- ساحات ومخازن حديثة بطاقة مليون طن / سنة يمكن زيادتها الى ٣ مليون طن / سنة
- مخازن تبريد للحفاظ على البضائع سليمة وفى حالة جيدة

★ محطة تصدير وتصنيع الاسمنت:

ساحات تخزين وتصنيع الاسمنت



ميناء شمال السخنة مولد ميناء القرن

☆ الشرقى جنى مياوث :

ميناء القرن .. هدية للمصريين .. فى مطلع القرن الحادى والعشرين

☆ د. عبيد :
يعد الميناء .. أول المشروعات العملاقة التى خرجت للنور

جاءت اللحظة الحاسمة وخرج المولود المرتقب إلى النور بعد ثلاثة ولاتين شهرا من السياق مع الزمن ليكون أول إنجاز عملاق فى مطلع هذا القرن .. ويكون ثمرة كمال وتخطيط منظم لرحلة بالغة الأهمية فى وضع مصر على الخريطة العالمية.

.. حيث قام د. عادل عبيد رئيس مجلس الوزراء المصرى بإطلاقه بمجموعة من الوزراء المقيمين بمطار ميناء شمال السخنة المحذوري الضملاق حيث تم الانتهاء من جميع الأعمال الأساسية من بنية أساسية تتكامل إجمالية ٧٩٦ مليون جنيه لإنشاء الحوض الأول والثاني الملاحية والمرافق .. لتحقيق طاقة تصديرية مع بداية التماثل



الفعلى للميناء تصل إلى ١٢ مليون طن سنوياً.
أكد الدكتور عادل عبيد رئيس مجلس الوزراء المصرى أن زيارته التقديرية للميناء التى تعد الثانية فى أقل من ثلاثة شهور هو تكليف من الرئيس / حسنى مبارك، بهدف تحديد دور الحكومة فى خدمة الميناء الذى يراز عن طريق القطاع الخاص.



وجه الإبراهيم / لسانه الشرقى رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة صاحبة الإنجاز فى إدارة وتشغيل الميناء .. الشكر والمدير لخدمة الرئيس / وحسنه شخصى وسبيلنا والحكومة على تشجيع الاستثمارات الواعدة وخلق المناخ المناسب للدفع بالجزء الأعظم من هذه الاستثمارات فى إنشاء موانئ مصرية عملاقة تستوعب سفن الحاويات الضخمة مشيراً إلى قبول شركة تنمية ميناء السخنة اقتراح إنشاء وإدارة ميناء القرن ..

- وتطوير كافة الخدمات العاملة فى الميناء للوصول إلى العالمية .. وتحقيق القدرة التنافسية مع الموانئ الأخرى المجاورة فى المنطقة .. وأضاف الشرق أن المشروع سوف يوفر ١٥٠٠ فرصة عمل .. ومن المتوقع أن تخلق أنشطة مركز الخدمات اللوجستية فرص عمل لأكثر من



٥ آلاف شخص كما أن الشركة ملتزمة بمراعاة المعايير الدولية المتبعة فى الموانئ العالمية للحفاظ على البيئة من التلوث سواء البحرية أو البرية حفاظاً على سلامة الإنسان والمنطقة المحيطة وقد رصدت الشركة ثلاثة ملايين جنيه لهذا الغرض ..

- وفى نهاية الجولة كانت الفرحة والسرور تعانق وتظهر بوضوح على الوجوه بهذا الإنجاز العظيم والمهم بالكم والرخاء فى مطلع هذا القرن ..

هذه المرة للشعب المصرى بخصه هذا المشروع إلى النور وفى انتظار تفعيله الفعلى ليعم الخير والرفاهية على أخصه فى ظل القيادة الرشيدة والحكمة للبلاد والرحيم بقيادة الرئيس

محمد حسنى مبارك





The Adham Center Television Journalism

The American University in Cairo

By Manal Gaber

Congratulations Class of 2002 !

Dalia Ashmawi, Intesar Al-Shukry, Mervat Abou Oaf, Dina Geith, Iena El Ghabban, Nadine Hallal, Dalia Mabrouk, and Caroline Ghali are receiving their master's degrees in television journalism



Dr/Ahmed Bahgat ,Dreem T.V, Mr/Khaled Abu Zeid,Show Time,
Mr/Tarek Kashef,Orbit,Cairo



Ms.Janet Sandile, Dr/Hussein Amin between
Master's Students



Mr/S.Abdullah Schleifer
Director of Adham T.V Center



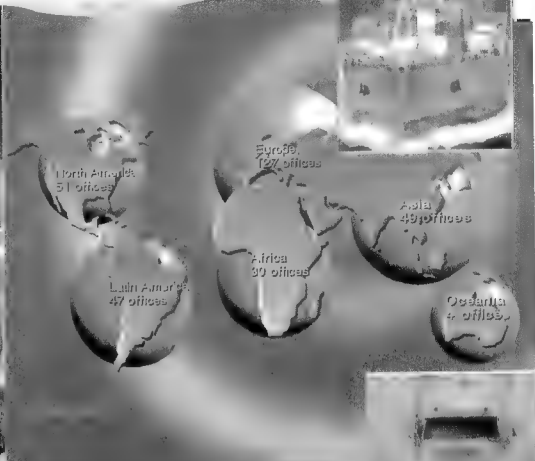
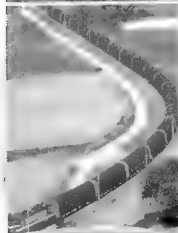
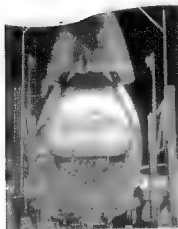
Mr/ Amin Bassiouni The Head
of Nile Sat (Egypt)



Mervat Abu Oaf receiving The Master's Certificate
from,Mr/Alexander Darling The Vice President of A.U.C

agents

PANALPINA
on 6 continents



Services Offered in

IMPORT & EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.

Coordination and handling of Grosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.



17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site: www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923787

+2(03)5901521

تحويل مؤسسة مصر للطيران إلى شركة قابضة



الرئيس / أحمد شفيق

أصدر الرئيس **مستصمد حشمتي صياد** قراراً جمهورياً بتحويل مؤسسة مصر للطيران إلى شركة قابضة تحت اسم الشركة القابضة لمصر للطيران تقيسها ٦ شركات ، وقد قرر الطيار أحمد شفيق وزير الطيران المدني تعيين اللواء عبد الفتاح كاطو مفوض للشركة القابضة والطيار أحمد النادي رئيساً للشركة مصر للطيران للخطوط الجوية.



اللواء / عبد الفتاح كاطو

والمهندس جمال صالح رئيساً لشركة مصر للطيران للخدمات الأرضية والمهندس عاطف عبد الحميد رئيساً لشركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية و عبد العزيز العراقي رئيساً لشركة مصر للطيران للشحن الجوي، وحاتم عبد السلام رئيساً لشركة مصر للطيران للخدمات الجوية، وسوف تبدأ الشركة القابضة الجديدة عملها اعتباراً من أول يوليو الجاري بعد إقرار الجمعية العمومية للشركة لإختيار اللواء عبد الفتاح كاطو رئيساً لها.

عبد الهال على فائحة لرئيس لجنة البحوث بجمعية رجال أعمال الإسكندرية



تتقدم أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال بأسمى آيات التهنية للأستاذ **عبدالهال على** مدير عام شركة عفيفي للشحن الدولي وعضو مجلس إدارة شعبة النقل الدولي بالغرفة التجارية وعضو جمعية رجال الأعمال الإسكندرية على الثقة الفائحة التي أولاها إياه مجلس إدارة جمعية رجال أعمال الإسكندرية بتعيينه نائباً لرئيس لجنة الجمارك بالجمعية.

الجدير بالذكر أن الأستاذ **عبدالهال على** من الشخصيات الفاعلة والمؤثرة في مجال الجمارك والنقل الدولي من خلال أنشطته العديدة ومشاركته الدائمة في كل المناسبات والمؤتمرات والندوات وكانت آراءه ومداخلاته الإيجابية مثار إعجاب كافة المراقبين والختصين.

ألف مبروك وإلى الأمام



Egyptian Maritime Services



Outstanding Services

International Freight Forwarding

EMS handles sea and air freight. We have a strong partnership base in the EU, USA, Far East and Gulf.

NVO

Irrespective of modes, EMS ensures transportation as a carrier, under its own thru-documentation.

Customs Operations

Our experience and extensive background gives us a decisive edge in customs clearance and assistance in all Egyptian ports, Cairo airport and dry ports.

Intermodal Transport

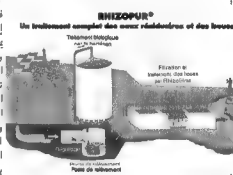
Moving containers between Red Sea and Med ports by truck and dedicated block trains.



مياه صرف المنازل وأنظمة تنقية جديدة بسيطة

تضم فرنسا حوالي ٣٧.٠٠٠ مدينة صغيرة يقل عدد سكان كل منها عن ٢٠٠ مواطن ولعالمية مياه الصرف، فإن السلطات المعنية لا تملك الموارد الكافية لشراء محطات تنقية باهظة الثمن. ومن ثم فإنه من خلال تحديث تكنولوجيا نظم بسيطة، أمكن تقديم حلول جديدة تتمتع بتكلفة وتنظيديات بسيطة أقل.

عندما يتناول الموضوع ضرورة تنقية مياه صرف المنازل، فإن المستشارين والمهندسين الفنيين يفكرون في "محطات تنقية" تعمل عامة بمياه نظيفة، وهو بالفعل نظام ممتاز وشديد الفاعلية في حالة الإدارة الجيدة له إلا أنه يظل مشكلة حادة. فتجد أنه نتيجة للتنقية المطلوبة، فإنه يستلزم وجود فريق مدرب على أعلى مستوى مما يؤدي إلى إقبال ميزانية التشغيل بالنسبة لمسطحات البلدية. كذلك فهو يؤثر على تكلفة مكونات تنقية المياه حيث يظهر ذلك بوضوح في فواتير المستهلكين. ومع هذا توجد حلول أقل تكلفة وأقل إحتياجاً لتنظيديات الصيانة. فالمرم يتم العودة لبعض نظم التنقية البسيطة التي تتطلب عملية تحديث لتقنية حلول عمالة ومؤكدة. وعلى الرغم من كونها أنظمة بسيطة، فإن هذه التكنولوجيا لا تعمل بكفاءة أقل من محطات التنقية التقليدية. إذ أنها قادرة على تلبية متطلبات الجودة ولا سيما بالنسبة لإستخدام النشادر الذي يعد أحد المايير الرئيسية لضمان جودة المحيط المائي. هذا وتنتمى مختلف الأنظمة الخاصة بتعقيم وتنقية في إستخدام كل من شراعات الرمال، إسطوانات بيولوجية، بحيرات طبيعية للتعقيم أو طبقات الليكيت التي تحيط بفتحات تحت نظام الـ Rhizospheres. إذ ينتج كل نظام ميزاته وتوزعه مثل بحيرات التنقية التي تتعرض لتغيرات هامة لا يسمح بحث العمال الطبيعي وخفض مساحة المعالجة. كذلك هناك نظام حداث الترشيع ونظام الـ Rhizo- (الذي يسمح بمياه بيئية للكتيريات وطيلة النباتات) وعندما نعلم أن هناك حوالي ٣٧.٠٠٠ مدينة صغيرة في فرنسا يبلغ عدد سكان كل منها ٢٠٠ إلى أقل من ٢٠٠٠ نسمة فإنه يمكن إدراك أهمية هذا السوق ورحى وقتنا الحالي فإن كثير الشركات كانت تتخلى عنه مع تفصيل بين المعدات الحالية التنقية أما اليوم فإن التسع السبي لسوق المحطات الضخمة ولجهد الأبحاث يهيئ إلى أن الصنوبر الجديدة للمسطحات المصفية قد بدأ يعطى بالإهتمام.



عرض SPACE 2002

أول معرض إروبي في مجال تربية الماشية والدواجن في الفترة من ١٢-١٥ سبتمبر ٢٠٠٢

"صحة الحيوانات، وإثبات بين مصالح المربين والمستهلكين"

بعد معرض UBI SPACE الدولي لجميع الشركات المتخصصة في قطاع تربية الماشية والدواجن، وسوف يقام في مدينة Rennes بفرنسا على مساحة ٥.٠٠٠ متر مغطاة (١١ قاعة) ٤٧.٠٠٠ متر في الهواء الطلق. إذ ستعطي SPACE 2002 إلتقاء جميع المشترين مع الشركات المتخصصة في تربية الأبقار (ألبا، أحم، ألتانيز، الدواجن، والأرانب، وسبكون موضوع صحة الحيوانات محور العديد من المناقشات والندوات التي ستعقد خلال هذا المعرض إبتداء من يوم الثلاثاء الموافق ١١ سبتمبر إلى الجمعة الموافق ١٥ سبتمبر ٢٠٠٢. ومن المخطط وصول عدد الجهات المشاركة هذا العام إلى ١٥٠٠ جهة في إطار حضور ١٠٠.٠٠٠ زائر.

متابعة المنتجات الزراعية بداية من حقل المزارع بفضل برامج كمبيوتر متطورة

عانت أوروبا في السنوات الأخيرة من العديد من الأزمات الغذائية المتوالية مثل ظهور مرض الـ BSE (جنين البقر) والبروكسين وانتشار مخاوف المنظمات غير الحكومية. ومن ثم أدى ذلك إلى فرنسا بشكل خاص إلى حدوث ردود فعل شديدة للمستهلكين إزاء مصدر غذائهم وفي إطار العمل على تلبية قلق الجمهور، قامت كل الشركات المتخصصة في الصناعات الغذائية ومراكز البيع ذات الصنوع الكبير بوضع نظام متابعة دقيق جداً للمنتجات الزراعية يبدأ من حقل المزارع. وقد تطلب تنفيذ تلك الإجراءات من جانب المزارع تسجيل دقيق لكل للبيد من البيانات الخاصة بكل قطعة أرض يزرع كل نوع من الزروعات وبالتالي فهو عمل شاق جداً عندما يتم تنقيده على الورق. ولتقديم مساعدة عاجلة للمزارعين في هذه الخطوة قامت العديد من الشركات بتصميم برامج كمبيوتر من شأنها السماح بتصديق جميع الإجراءات التفتة في الحقل إلكتروناً على خريطة للسماعة المزودة.



خريطة للزراعة على الحاسوب اللامي

وقد أرتعت Christian Claye مدير شركة Nord Négoc تالاً: لقد أردنا خدمة عملائنا من المزارعين من خلال تقديم أداة مخصصة من جميع محتاجاتهم سواء من المهور والمضاروات والبجر والبطاطس... ومن ثم وقع إختيارنا على البرنامج المقدم من شركة Prestilium التي نعمل مقرها بالقرب من Lilliam فرنسا. أيضاً نفس البرنامج الذي تم إختياره من قبل الاستوليين الرئيسيين من شركات التخزين والصناعات الغذائية شمال فرنسا وهم شركة البطاطس McElen. كذلك شركة Heuts de France لتكرير السكر، شركة Bindle لتصنيع المضاروات والجمعية التعاونية للحبوب

A1

هتي لا يتم فقد كل شئ في بض دقائق AKSAL SYSTEM نظام ضد الحرائق لحماية لا غنى عنها في المنازل

بعد نظام AKSAL SYSTEM المسجل رسمياً نظام أمن يسكن من شأنه الحماية من إحصائيات حرائق أصدمة الدخان، فهو عبارة عن نظام أطفاء حرائق أوتوماتيك وإقتصادي حيث يعمل ذاتياً دون إحتياج إلى إزراء توصيلات كهربائية أو إستخدام تيار. ويتضمن نظام AKSAL SYSTEM الجديد تشخيصه بدون أي خطأ وبدون حدوث أي خسائر حيث أنه يضمن إطفاء فوراً و أوتوماتيك للبركان التي قد تشتعل في أصدمة الدخان، إذ يقوم على الفور ولفظ حدوث إشعال برفق عملية سحب الهواء بنسبة ٨٥٪. أما بالنسبة للخطر ١٥٪ المتبقية من سحب الهواء فهي تسحب بالنفخ من الأذنة عن طريق الجزء العلوي للعدفة. كذلك فإن زر زرعة مضغوطة على جذران الأذنة تسمح بإيقاف الحريق. ويجدر الإشارة إلى أن النظام الجديد حترافاً من جميع أنواع الدخان القياسية فضلاً عن إمكانية تعديله بناء على الطلب خدمة مختلف المشات التي تحتاج ذلك. وقد تم ترميز النظام الجديد بثمان أربع سنوات علماً بأن عملية تجديد المادة الزرعية الخاصة بإعادة الحرائق تتم كل عامين.

هذا وتضمن نظام AKSAL SYSTEM بكونه جهاز آمن، إقتصادي وذات الصلاحية حيث تم تصميمه وإيجاعه في ورش شركة AKSAL (فرنسا). أما بالنسبة لتكثيفه وتوزيعه وصيانته فهي مضافة عن طريق أي متخصص في نظيف الدخان والنا. أو في تأمين الحرائق والمراقبة من بعد، وأخيراً فقد قام نظام AKSAL SYSTEM بالإلتزام بشروط الإختبارات المنقذة عن مختلف المعامل المعتمدة.

ملحوظة:

لنقل الحرائق في فرنسا:
- أكثر من ٣٥.٠٠٠ عملية تدخل رجال الحافى في عام
- مئات الآلاف من المنكرين / سنوياً



تريليون دولار... إجمالي الثروات الشخصية بالشرق الأوسط

مؤشرات الأسهم العالمية أقلعت العام الماضي على انخفاض كبير. كما أن وقع جماعات استثمار وجه ضربة إصابتها في أسواق عدة في العالم كانت متدهورة أصلاً. فبهتت الأسواق وأصبحت تحيط بطريقة طرفة عين، ما دفع المستثمرين إلى التخلص بسرعة من ترويضاتهم في الأسهم من أجل الحد من خسائرهم. ولاحظ التقرير في ٣ من الشهر من النسر الذي حصل في ثروات الأغنياء العالمية، بلغ فقط نصف الريادة التي كانت عند ٦ في المئة عام ٢٠٠٠، وأقل بقل من ٢٠٠٠ من الريادة التي بلغت في ١٨٪ في عام ١٩٩٩. ويشير التقرير أيضاً إلى أن أقلية مهمة من الأثرياء، ظلت تستثمر في الأسهم طيلة خصوصاً في أسهم (شركات النسر الشائعة الخطر).

إن أحداث العام الماضي كان لها أثر مدهش على المستثمرين في العالم، فالتصفية المتدهورة للأسهم التي كان قد تكون بها المصن لم تتحقق ودفعت اضطرابات ٢٠٠١ الكثيرين من الأثرياء، على طلب استشارة أصحاب الاختصاص والاتصال الشخصي للتفكير بالحجاء والمالين).

وبالنسبة إلى المستقبل (توقع) انعاشاً اقتصادياً معقولاً خلال ٢٠٠٣، حيث من المتوقع أن ترتفع ثروات الأغنياء، عالياً بعدد وسطى يقارب ٨ في المئة سنوياً، لتبلغ ٣٨.٥ تريليون دولار في أواخر ٢٠٠٦، وهذه التوقعات لمعدل النسر تعكس الاعتقاد بأنه، على رغم الأزمات المعاصرة، فإن إجمالي الناتج المحلي وأسواق الأسهم أظهرت قدرات أساسية مهمة بالنسبة إلى الانتعاش. وعندما تعود تلك القوة إلى الظهور، سيؤدي الأثرياء، مجدداً إلى الاستثمار بقوة أكبر في الأوراق المالية الكبيرة بخلافها والعالية بفوائد والتي توفق نحو ترويضهم في الأسواق الطويلة).

إن تقرير الثروات العالمية، وهو الدراسة السنوية السادسة، وضع الأصبع أيضاً على عدة اتجاهات تقوية فقد لاحظ، في سبيل المثال، أن الأثرياء في البلدان الناشئة كانت ستهتم جيدة نسبياً، حيث أنه مع معدلات فائدة أعلى ونمو أقوى في الناتج المحلي وانخفاض أقل في أسعار الأسهم، ارتفعت ثروات الأغنياء في البلدان خارج الدول الصناعية الكبرى بنسبة ٤.٧٪ مقابل ١.٩٪ في الدول النامية.

نيويورك: كشف التقرير السنوي الذي تصدره دار الوساطة العالمية "ميريل لينش" بالثناون مع كتاب جيني أرنست يونغ عن الثروات العالمية أنه انضم إلى نادي الأثرياء في العالم ٢٠٠٠ ألف شخص جديد على رغم تخطي الأسواق المالية لإنتشار الإنكماش الاقتصادي في عدد كبير من الدول وإرتفاع عدد الأغنياء في الشرق الأوسط إلى ٢٩٠ ألف شخص يمكن نحو تريليون دولار.

وأكد التقرير السنوي عن الثروات العالمية أن عدد الأثرياء ارتفع ٣٪ إلى ٧.١ مليون شخص على مستوى الكرة الأرضية، ليدل زادت ثرواتهم بنسبة ١٠ في المئة تقريباً إلى نحو ٢٩.٢ تريليون دولار أو ما يعادل ٢٩.٤ تريليون يورو الأثرياء، من الذين تبلغ ممتلكاتهم المالية ما لا يقل عن مليون دولار من دون احتساب الأصول العقارية وكبار الأثرياء، هم الذين تبلغ ممتلكاتهم المالية أكثر من ٣٠ مليون دولار.

وأشار التقرير الذي نشرته صحيفة الحية إلى أنه في الشرق الأوسط قد ارتفع عدد الأثرياء بنسبة ٢.٦ في المئة إلى ما يقدر بنحو ٢٩٠ ألف شخص حتى أواخر ٢٠٠١ وقيمت خمسة ثرواتهم من دون تغيير بذكر أي ما يعادل تريليون واحد من الدولارات خلال العام الماضي. وقد ازدادت الثروات التي يملكها أغنياء الشرق الأوسط ٢٩٦ في المئة منذ عام ١٩٨٩ ومن المتوقع أن ترتفع لتبلغ ١.٦ تريليون دولار في أواخر ٢٠٠٦.

وأضاف التقرير الذي نشرته صحيفة الحية للتنبؤ أن الأوضاع الاقتصادية القاسية التي سادت ٢٠٠٠ أودت، كما كان متوقفاً، إلى تأثيرات سلبية على خلق الثروات في العالم كما أن التراجع في الناتج المحلي القاتم، التي كان قد بدأ بالتعافى في النصف الثاني من عام ٢٠٠٠، وواصل انحداره طويلاً عام ٢٠٠١. وقال التقرير أن اقتصادات بلدان عدة كانت هائلة، وانزلت الولايات المتحدة مطلع مارس الماضي فيما فشلت أوروبا من الحصول على قوتها، وتعيد بتدريبات صندوق النقد الدولي، إن الناتج المحلي العالمي الحقيقي بلغ بنحو ٢.٥ في المئة، أي أكثر من النصف بقليل من الرقم الذي بلغه في السنة السابقة. وأكد أنه كان لانخفاض أسواق الأسهم العالمية تصعباً أيضاً من الأضرار التي لحقت بثروات الأثرياء عام ٢٠٠٠. فقد انخفضت القيمة السوقية الإجمالية للأسهم في البورصات العالمية الرئيسية أكثر من ١٣٪ وإذا استثنينا بعض الدول مثل كوريا الجنوبية وفنلاند، لوجدنا أن



** LONG TERM SCHEDULE FOR VESSEL DURING 2002 INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

JULY 2002

NAME OF VSLs	VOYAGE	ETA	PORT
MV CRYSTAL I	21E	03/07/2002	PSD
MV CHISWICK BRIDGE	04E	06/07/2002	PSD
MV EMPRESS HEAVEN	13E	06/07/2002	PSD
MV RAINBOW BRIDGE	22E	10/07/2002	PSD
M/V FRANC	02E	13/07/2002	PSD
MV GOLDEN GATE BRIDGE	66E	13/07/2002	PSD
MV LT GREET	23E	17/07/2002	PSD
MV LIONS GATE BRIDGE	06E	20/07/2002	PSD
MV EMPRESS DRAGON	22E	20/07/2002	PSD
MV INDIA LOTUS	24E	24/07/2002	PSD
MV HYUNDAI INNOVATOR	02E	27/07/2002	PSD
MV VENUS BRIDGE	11E	27/07/2002	PSD
MV MING PROMINECE	25E	31/07/2002	PSD

الإسكندرية، ٢ شارع فرانك عداة / المصلحة - محطة الزميل ت / ١٨٧٢٩٣٩ - ١٨٧٢٩٣٩ / ١٨٧٢٩٣٩ - ١٨٧٢٩٣٩

فلكي: ٧٥٧-١٤١ / ١٤١٢٣٣ / ١٤١٢٣٣ / ١٤١٢٣٣ / ١٤١٢٣٣ / ١٤١٢٣٣

مكتب بومس، ١٣ شارع الجمهورية بكيون، ١٤١٢٣٣٨٨ - ١٤١٢٣٣٨٨ - ١٤١٢٣٣٨٨ - ١٤١٢٣٣٨٨ - ١٤١٢٣٣٨٨ - ١٤١٢٣٣٨٨

مكتب ديمباب بجوار شركة الحاويات تيليفون وفاكس / ٣٣٠٣٢١ (٥٧)

الطرق: القاهرة - بورسعيد - السويس



LONG TERM SCHEDULE WEST BOUND FOR VESSELS DURING 2002

JULY 2002

NAME OF VSLs	VOYAGE	ETA	PORT
MV EMPRESS DRAGON	22W	07/07/2002	PSD
MV HYUNDAI INNOVATOR	02W	14/07/2002	PSD
MV EMPRESS PHOENIX	23W	21/07/2002	PSD
MV EMPRESS SEA	23W	28/07/2002	PSD

** LONG TERM SCHEDULE NORTH BOUND AND U.S.A PORTS VESSELS DURING 2002

JULY 2002

NAME OF VSLs	VOYAGE	ETA	PORT
MV LIONS GATE BRIDGE	06W	01/07/2002	PSD
MV MING PROMINECE	025W	07/07/2002	PSD
MV VENUS BRIDGE	11W	08/07/2002	PSD
MV SCI ASHA	26W	14/07/2002	PSD
MV MERCURY BRIDGE	13W	15/07/2002	PSD
MV AMBASSADOR BRIDGE	027W	21/07/2002	PSD
MV JUTTER BRIDGE	11W	22/07/2002	PSD
MV CRYSTAL I	28W	28/07/2002	PSD
MV TSING MA BRIDGE	02W	29/07/2002	PSD

THE IMO AND ITS "MODUS OPERANDI"

Part I

By Mr/ Fernando Plaza

Spanish National Adviser Of The Maritime Administration Of Spain



Safety and the protection of the marine environment are nowadays high in the minds not only of the politicians but of the public opinion at large. However, little is known about how the international maritime community and the shipping sector in general put order in their business. Central to this is a small, but highly respected Organization which "motto" is Safer Ships and cleaner Oceans.

A Convention establishing the International Maritime Organization (IMO) was adopted in 1948 by the United Nations Maritime conference. The convention, then known as the Convention on the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, (IMCO) entered into Force on 17 March 1958. The new organization, with Headquarters in London, was inaugurated on 6 January 1959 when the Assembly held its first session.

The purposes of the Organization, as specialised agency of the United Nations system, are to provide machinery for co-operation among Governments in the field of governmental regulation and practices affecting shipping engaged in international trade and to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships. The Organization is also empowered to deal with administrative and legal matters related to these purposes.

It should be noted that as of today, IMO has 162 Member States and two Associate Members which participate in its work through the main organs of the Organization consisting of an Assembly, a Council and four main Committees: the Maritime Safety Committee, the Marine Environment Protection Committee; the Legal Committee; and the Technical Co-operation Committee. There is also a

Facilitation Committee and a number of Sub-Committees as subsidiary bodies of the main technical committees.

The Secretariat of IMO consists of the Secretary-General, William A. O'Neill (Canada), and about 300 personnel based at the headquarters of the Organization in London.

Contributions to the IMO budget, at about 19 mfl sterling annually, one of the smallest in the UN system, is based on a formula which is different from that used in other United Nations agencies. The amount paid by each Member State depends primarily on the gross tonnage of its merchant fleet. The top ten contributors are, in this order: Panama, Liberia, Japan, Bahamas, Greece, USA, Malta, Cyprus, Norway, and Singapore.

It took ten years for the IMO Convention to enter into force and by the time IMO came into existence in 1958, several important international conventions had already been developed, including the International Convention for the Safety of Life at Sea of 1948, the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil of 1954 and treaties dealing with load lines and the prevention of collisions at sea. IMO was made responsible for ensuring that the majority of these conventions were kept up to date. It was also given the task of developing new conventions as and when the need arose.

The creation of IMO coincided with a period of tremendous change in world shipping and the Organization was kept busy from the start, practically up to today, developing new conventions and ensuring that existing instruments kept pace with changes in shipping technology.

It is now responsible for more than 40 international conventions and agreements and has adopted numerous protocols and amendments to existing instruments.

The development of a convention, truly in reality is an international treaty, is not a straightforward matter, and a careful step by step approach has to be followed. As per its mandate, the part of the process with which IMO as an Organization is most closely involved is the adoption of international instruments. IMO has six main bodies concerned with the adoption or implementation of conventions. The Assembly and Council are the main organs, and the committees involved are the Maritime Safety Committee, Marine Environment Protection Committee, Legal Committee and the Facilitation Committee.

Developments in shipping and other related industries are discussed by Member States and Organizations in consultative status, in these bodies, and the need for a new convention or amendments to existing conventions can be raised in any of them. Normally the suggestion is first made in one of the committees, since these meet more frequently than the main organs. If agreement is reached in the committee, the proposal goes to the Council and, as necessary, to the Assembly. If the Assembly or the Council, as the case may be, gives the authorization to proceed with the work, the committee concerned considers the matter in greater detail and ultimately, with the assistance of its subsidiary bodies, draws up a draft instrument.

Work in the committees and sub-committees is undertaken by the international experts, representatives of Member States and of the consultative organizations of the Organization. Many of these organizations have direct experience in the various matters under consideration, and are therefore able to assist the work of IMO in practical ways.

The draft convention which is agreed upon is reported to the Council and Assembly with a recommendation that a confer-

ence be convened to consider the draft for formal adoption. Initiatives to attend such a conference are sent to all Member States of IMO and also to all States which are members of the United Nations or any of its specialized agencies. These conferences are therefore truly global conferences open to all Governments who would normally participate in a United Nations conference. All Governments participate on an equal footing. In addition, organizations of the United Nations system and organizations in official relationship with IMO are invited to send observers to the conference to give the benefit of their expert advice to the representatives of Governments.

Before the international diplomatic conference opens, the draft convention is circulated to the invited Governments and organizations for their comments. The draft convention, together with comments thereon from Governments and interested organizations is then closely examined by the conference and necessary changes are made in order to produce a draft acceptable to all or the majority (since the text is adopted normally by consensus avoiding the need of voting) by the Governments present.

The convention thus agreed upon is then adopted by the conference and deposited with the Secretary General who sends copies to Governments. The convention is opened for signature by States, usually for a period of 12 months. Signatories may ratify or accept the convention while non

signatories may accede.

To be continue



آخر أخبار هيئة قناة السويس

كتب محمد حسين صالح



الفريق أحمد علي فاضل

في سفن القناة بالإضافة إلى أقصى درجات الأمان بأحدث أنظمة المراقبة الإلكترونية في العالم لتتابع السفن العابرة للقناة من ٣٠ كيلو خارج القناة حتى دخولها القناة بدأت هيئة قناة السويس في إعداد الدراسات الهندسية لإقامة طريقه جديدة للقناة بطول ٢١ كيلو متر لتتصل بالفرعية القديمة الموجودة بالذفرسوار ما يؤدي إلى اختصار فترة عبور السفن للقناة إلى ١١ ساعة من ١٥ ساعة وتهدف إلى التفريعة الجديدة لمواجهة الأزمات الطارئة التي قد تحدث في المجرى الملاحي للقناة. وأكد فاضل أنه لا يوجد تعارض بين التفريعة ومشروع تطوير القناة الذي يستهدف الوصول إلى غاطس ٧٢ قدماً عام ٢٠١٠ والتفريعة الجديدة رسالة للعالم واضحة بأن إدارة القناة تسعى إلى التطوير والتقدم المستمر لتظل للقناة أقصر وأرخص ممر ملاحى عالمي بين الشرق والغرب .

ستؤدي إلى زيادة معدلات السفن العابرة للقناة حيث سيحصل هذا على جذب أعداد أكبر من السفن لعبور القناة بعد أن غير كثير منها مسارها في القناة لتجنب رسوم التأمين العالية. **عبور كابتن جنين من أكبر ناقلات البترول القناة**

عبرت قناة السويس ناقلة البترول العملاقة كابتن جنينس وبلغت حمولتها القصوى ٥١٦ ألف طن وسعدت رسوماً بلغت ٢٢١ ألف دولار وعمد الناقله كابتن جنينس من كبرى ناقلات البترول في العالم ونجاح عبور هذه الناقله يرجع إلى جهود إدارة القناة بالوصول إلى غاطس ٦٢ قدماً بأكمله بعبور هذه الزرعيه من الناقلات العملاقة وسمح غاطس ٦٢ قدماً بعبور الناقله حتى حمله ٢٠٠ ألف طن بكامل حمولتها وأكد الفريق فاضل على أن هيئة القناة تسعى جاهدا للوصول إلى غاطس ٧٢ قدماً في عام ٢٠١٠ يا سمح بعبور ٩٠ ٪ من أسطول الملاحة العالمي. وأضاف فاضل أن الخدمات التي تقدمها هيئة قناة السويس للسفن العابرة للقناة قد تطورت إلى أعلى مستوى أدت بالوصول بالقناة للممرجة الأولى في العالم بالنسبة للممرات للملاحة سواء من ناحية تأمين السفن العابرة أو الخدمات التي تقدمها من وسائل إنقاذ ومعدات الإصلاح في ترساناتها المنتشرة

لثروت تقوم بها أي سفينة تعبر القناة. هذا وقد تم الانتهاء من تطهير ١,٧ مليون متر مكعب في بحيرة التصحيح من حجم العمل البالغ ١,٧٥٠ مليون متر مكعب وتكلفة ٥٠ مليون جنيه في المنطقة المراجعة للأندية والشواطئ الشعبية غرب بحيرة التصحيح وقد تم الانتهاء من تطهير المنطقة المطلة على شواطئ الأندية والقرى السياحية **تأمين عمليات قناة السويس**

شهدت إيرادات قناة السويس تحسناً في متوسط الإيراد اليومي للقناة في شهر إبريل مقارنة بشهر مارس حتى نوفمبر الماضي. ويعتبر إبراد شهر إبريل أعلى متوسط إبراد يومي منذ أحداث ١١ سبتمبر وتأتي هذه الزيادة نتيجة زيادة حركة عبور سفن الصب فضلاً عن ارتفاع أعداد السفن السياحية العابرة للقناة نتيجة التسهيلات التي منحها القناة لهذه السفن بهدف تنشيط السياحة وكانت نسبة الزيادة في إيرادات إبريل عن ديسمبر العام الماضي ٥,٥ ٪. هذا وقد أدت جهود وزارة التجارة الخارجية والنقل بالقاء رسوم عبور معابر الحرب بقناة السويس على السفن العابرة للقناة من وإلى البحر المتوسط

أعلن الفريق أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس بأن هيئة قناة السويس تولي اهتماماً كبيراً بالحفاظ على البنية وطلوها من الثغرات وتشميع السفن الصديقة للبيئة وهي السفن ذات البعدن المزدوج التي إذا تعرضت للإستخدام لا يصل تأثير الصدمة إلى المحركات أو خزانات الوقود بالتالي لا تتسرب اللزواث للبيئة وهذه هي سفن المستقبل حيث لن تسمح الموانئ باستقبال أي سفن أخرى غير هذه السفن في ٢٠١٥ وتقع الهيئة ٢ ٪ تخفيضاً في رسوم العبور لهذه السفن أما السفن ذات الصهريج المتصلة فتح تخفيضاً قدره ٨ ٪ من رسوم لعبور منذ عام ١٩٩٤ وقد إستفادت من هذا التخفيض ٢٤٨٨ سفينة بلغت حمولتها الصافية ١٥٥ مليون طن وحقت إيرادات تقدر ٤٥٨ مليون دولار خلال السنين سنوات الماضية هذا وتقرض هيئة قناة السويس مقرها وغرامات مالية عالية ضد أي سفينة تتسبب في تلوث القناة.

وأكد الفريق فاضل على التزام هيئة قناة السويس بواجبها في حماية القناة من التطورات حيث أن هناك عمليات مبرأة ومتبعة مستمرة لأي عمليات

شكر وتقدير

لتقدم
الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعلى البحار
(نوسكو)

إلى السيد الوزير

اللواء سعد أبو ريده

محافظ البحر الأحمر

بوافر الشكر والإمتنان لما قدمه للشركة ولقطاع البترول في مصر من تسهيلات ورعاية وذلك أثناء تنفيذ نقل صهريج الزيت الخام من وسط مدينة الغردقة إلى موقعه الجديد في شركة عيش الملاحة للبترول مما أدى إلى توفير تكاليف كبيرة لصالح الدولة وتعتبر هذه التسهيلات إضافة لما يقدمه معاليه من خدمات جليلة لمحافظة البحر الأحمر.

وفقه الله وسدد خطاه

شكر وتقدير

لتقدم

الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعلى البحار

بخالص الشكر والتقدير

للسيد اللواء إركان حرب

محافظ مدينة البنان

رئيس مدينة الغردقة

على ما بذله سيادته من جهد وتقديره للمسئوليات وتفهمه الواعي لمصالح الوطن والمواطنين أثناء عملية نقل صهريج الزيت الخام الخاص بقطاع البترول في مدينة الغردقة وتمييزنا لسيادته بالتناح والإزدهار

شبكات الاتصالات والإبرمجيات الحصرية بالاردن



أعلن الدكتور أحمد تنصيف وزير الاتصالات والعلوم المصري للمستشار الصحفي لسون اللال الذي عقد بالقاهرة - إن مصر لديها أحدث شبكة اتصالات على مستوى العالم، وذلك بعدما أسس الرئيس صليبي مبارك أول برنامج وطني للتبعية التكنولوجية عام ١٩٩٩ والتكليف بوضع خطة لتطوير الاتصالات في أول عام ٢٠٠٠، وقد تم ذلك من خلال خطة التي أصبحت على أربع محاور مهمة تتلخص في:

- تطوير البنية الأساسية
- تنمية صناعة الاتصالات والمعلومات
- تنمية الموارد البشرية الخاصة بهذه الصناعة.

تحفيز الطلب الوطني على خدمات هذه الصناعة. وأشار الوزير إلى أن حجم الإستثمارات التي تم إنفاقها خلال العشرين عاماً الماضية على تحديث شبكات الاتصالات بلغت ٤٠ مليار جنيه وأنه تم إنشاء أول قرية ذكية للاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، وأن هناك ٢٠٠ شركة تعمل في مجال تكنولوجيا المعلومات ويصل بها ٢٠ ألف مصري، وتم تصدير ما قيمته مليار دولار من البرمجيات العام الماضي، ومن المتوقع مضاعفة هذا الرقم العام الجاري خاصة بعدما ارتفع حجم الإستثمارات في مجال تكنولوجيا المعلومات من ٣٠٠ مليون جنيه عام ١٩٩٩ لـ ١٠ مليارات في أول عام ٢٠٠٠.

تعاون في مجال التشبيك بين مصر والاردن

تم في بغداد الاتفاق على مصر وفيداد للخدمات في مجال الشبكات الإشارية والسكينة والمخاطبة والتنسيق لمشروع الطرق والجسور والأنفاق والمجمعات الصناعية والمستشفيات والبنية التحتية وأجهزة الإعلام في كلاً البلدين، ويتضمن الاتفاق تبادل الزيارات بين المختصين والخبراء في مجال التعليم الفني والتدريب المهني وتأهيل الفنيين المهنيين في التخصصات التي تتطلب مشاريع البنى التحتية، وسيتم تشكيل فريق عمل مشترك فور التصديق على الاتفاق لتابعة تنفيذ المشروع ما يتم إنجاز مرحلتها كل ثلاثة أشهر.

القلق • والرقص فوق رمال متحركة



وبرى بعض علماء النفس أن أساس القلق هو إدراك الفرد بأن حياته محدودة ولأنه أن تتغير بالمرء في يدهد خطته المستقبلية ومعرفة التحليل النفسي لها رأياً بأنها قد كدرة حيث أنها ترى أن القلق متشوّذ التعارض بين حياة الفرد ومبدأ الرأى. ومما التعارض يؤدي إلى الإحباط، ويرى فرويد أن الحسرة المألوفة التي تتسلسل في المحفلات النفسية والاجتماعية والدينية الصاعدة لعلمية الملازم موزج تنشأ على نسقه القلق بعد ذلك.

والقلق من وجه النظر المرضية ينشأ من عجز الفرد عن حل صراعه بالطريق المباشر أو بواسطة إحدى وسائل التعويض ولذلك يكون القلق هو نقطة البداية لكل أنواع سوء التوافق واضطراب الشخصية ويلاحظ أنه إذا زادت قوة القلق إلى درجة تعوق توافيق الفرد أصبح حالة عصبية

أنواع القلق:
١- **القلق الموضوعي:** وهو عبارة عن رد فعل لإدراك خطر خارجي أو يترجمه الشخص براء، مقدماً ويطلق على أحداث القلق الواسي أو القلق السوي مثال القلق المتعلق بالاجاب في إمتحان أو حمل جديد أو الإقحام على الزواج.

٢- **القلق العصبي:** وهو رد فعل غير طبيعي داخلي، فهو داخلي المصدر وأسبابه لا شعورية محبته غير معروفة فالقلق لا يعرف له أصل لا يستطيع أن يحدد له سبباً موضوعياً أو سبباً صريحاً واضحاً وأعراضه في شدة التوتر والحيلولة وزيادة الحساسية لرأي الغير.

والشخص القلق كثيراً ما يحل مع مشكلات صراعه التي هي في أصلها شعور قوي بعدم الأمن الناشئ عن تعهد الزيجات والبرامج اللاشعورية غير المرغوبة مما يعرقله عن إتخاذ قراراته بسرعة، ويخشى الخطأ في هذه القرارات ومن الأعراض النفسية الأخرى لهذا القلق سرعة الإحباط وضعف التركيز على التركيز وشعور اللهن والهروب بين أو وأخر مع فقد الشهية للطعام وآرق وأحلام مزعجة وتقلب وتواتر نوبات بكاء أو نوبات عذوبة. أما الأعراض الجسمية التي تصاحب حالات القلق العصبي فهي: الحرقش، اضطراب التنفس، إقباض القلب، إرتفاع ضغط الدم مع شحوب وعرق ورعجبال، ودوار شديد، وكثرة في التبول وإسهال وانخفاض في البطين.

٣- **القلق الفلاني أو الفلاني:** وما كثر مصدر القلق داخلياً يشعر الفرد بوجوده للإسنان لا يخالط لطف من القلق أو الخش أو من فقد عمله بل يخاف أيضاً من ضميره حين يهجم بالقيام بعمل غير مشروع ويخاف من إنبطاق دوافعه المظنونة والجانبية والمعنوية حين يتم على الإبداع وهنا لا يستطيع الإبداع من نفسه وبالتالي يشعر بالقلق فالقلق هنا ينشأ نتيجة لإحباط دوافع الذات العليا أو ينشأ نتيجة إحساس الإنسان بالذنب وشعوره بخيانة الأفعال الأخلاقية لذلك الأعلى يخاف من ضميره حين يخالف ذلك الأخاد.

وفي النهاية لا نأ أن نلهم أنفسنا ونلهم الآخرين بالخشخ
لننتج لناصحة النفسية نلهم بوحا في أنفسنا نشعنا بغيره وبغير
ونشع ونصميم مع الآخرين ويجب علينا أن نلهم لونا ونلهم
ويكون الصفاء صفقا والصديق صفقا والصحب هو رفيق الذي نلهم به
إلى مشاغلنا أنجاه.

تقديم: (يمن الجبالي)

ليسانس آداب وعلوم الدراسات العليا كلية التربية جامعة الإسكندرية

توسعت الحياة الإنسانية وتشعبت وتعقدت وتداخلت مع بعضها البعض. ومع هذا التوسع والتداخل إزداد طموح الإنسان وتضام الناس وتفاعلوا كل يسعى ويبتعد ليبحث له عن مكان في هذا العالم. الكل يريد ذلك دون أن ينظر إلى قدراته وميوله وإتجاهاته. ويقل الإنسان وهو يبحث ويسعى يسيطر عليه شيء خفي لا يدركه يجعله يغير هذا الطريق ويعمل عن هذه الفكرة بشيء يترافقه. إنه القلق ذلك الشيء الذي ينسج خيوطه مع أشعة الشمس ويؤيد صوته في ضوء الغمر ويسير نسماته العليله ليتبسمها الناس دون أن يدروا (إن هذا المواء يسمى إيمانهم وعقولهم.

ولذا أبهرنا أكثر داخل العلاقات الإنسانية المتعددة داخل المجتمع الذي نعيش فيه وكثير من المجتمعات نجد أن الرجل يمكنه القلق في عمله في ظل الظروف الاقتصادية المتردية ويعجز عن العمل ويظهر قلق مثل المرأة والفرز الثاني والجات في الشباب قلق على مستقبله التعليمي والمهني بسبب غياب التنسيق بين التعليم وحاجيات المجتمع وضعف كفاءته وكونه غير كاف لإشباع نظام التوليد في المجتمعات على مجموع الدرجات في الثانوية العامة. فالطالب يوجه إلى الكلية التي يجمع مجموعها يدخلها بغض النظر عن إمكاناته وقدراته الشخصية. ما يجعله في حالة قلق مستمر قبل الإلتحاق بالجامعة وبعد الدراسة بها.

والنساء داخل الأسرة يكاد يطمشها القلق من مخزونه فأنشأ من الزواج وانتشار "فحوصة" بين الجنسين نتيجة ملاء الآباء في كثير من الأمور وإسباحة عادات مرفهة وإتزامات بين الأزواج وعدم حالات الطلاق وتغشى ظاهراً الزواج العرفي بين الجنسين لدرجة أن الدولة سنت قوانين وتشريعات التي تحدد تلك العلاقات وما ينتج عنها من أضرار للنساء التي تقع في براثن تلك العلاقات.

في راء داخل الأسرة والتي عليها يتكلم المجتمع وهي الضمير الذي تستقي منه مبادئه وتسكب منه إلى أوعية وأمام الضمير صوت الحكمة وهو الرافض. إن ذلك القلق لا يسيطر عليها القلق وهو يحل من سبب حياته على الفردية قبل الإلتحاق فهي من حولها تتمتع وما تتعاهد تحاول جامدة الحفاظ على الأسرة وربط أواصر الصلة بين أفرادها وهي في سبيل ذلك قد تأخذ طريقاً يتعد بعض الشيء عن الصواب فيصير من يتقدم لأشياء طغياناً يظن أن إمكانيته حتى وإن تعادلت بينهم المصالح وتباركت الثقافات وأشتعت رأيه شيئاً إن كان قد جاوز حد الذي يعتقد بذلك أن

الجدد الذي يحد دون غيره هو الذي يترك ذلك الصلة. ولا أعالي إذا قلت أن القلق قد تدخل إلى طبقات المجتمع نفسه مناطق الكرامة هي في قلق مستمر يحاول أن تدرك الطبقة المتوسطة والتي تسعى بدورها إلى إيجاد مكان لها في الطبقة العليا أما هذه الطبقة العليا فهي في قلق مستمر لتفديد تلك الطبقات التي لا

فالقلق إن كثيراً كثر المحرور في حياتنا اليومية فحياة الإنسان لا تخلو من القلق فحينما يوجه الفرد مشكلات أثناء تحقيق أهدافه من العمل عليه حين يتبدد القلق ولكنه قد يطمح. أو ما أكثر من ذلك أن هناك القلق الطبيعي في صورته البسيطة يؤدي إلى المحرور وألم والحيرة.

فالقلق حالة من الحزن العميق الشديد الذي يتسلط الإنسان ويصيب له كثيراً من الكثر والشخص والألم فالشخص القلق يفرغ الكرامة ويهدد معاشه ومشاكله ويخشى كل ما يحيط به. أو هو حالة من التوتر والاضطراب المستمر نتيجة قلة تحديد قسطه في الحياة. ويحدث وبصيص خوف غامض وأعراض عصبية أو عصبية أو هو بالفعل مركب من الخوف وتوقع الحظر والمخاطر وغير أنه يختلف عن الخوف فالقلق قد يكون من خطر غير مؤكد الوقوع كخوف الفرد من نتيجة الإمتحان أو القلق من إقباض أمره أو المرض من الموت.

ويختلف القلق عن الخوف من ناحية أخرى فالقلق خوف محسوس لا يستطيع الإطلاق في مجراه الطبيعي كالهرب أو الإختفاء أو الهجوم فهو إنبطاق مؤلم لم يشعر به حين لا نستطيع أن نلهم شيئاً حيل مرفق عفيف يهددنا بالخطر.

VESSEL TRAFFIC SERVICES IN GULF OF SUEZ BETWEEN IMPOTANCE AND COST-BENEFIT ANALYSIS

BY: AMR GAMAL ELDIN IBRAHIM ATTALLAH

A thesis submitted to the Arab Academy for Science and Technology and Maritime Transport in partial fulfillment of the requirements for the award of the degree of **MASTER OF SCIENCE** in Maritime Transport Technology (Fleet Operating Management)

Dr. SAAD MESBAH ABDELRAHMAN

Professor, College of Maritime

Transport & Technology

Supervisors

Cap. MOHAMED YOUSSEF TAHA

Senior lecturer, College of

Maritime Transport & Technology

Arab Academy for Science & Technology & Maritime Transport

ABSTRACT

It has been proven in literature that the human error is the main cause of casualties. Vessel casualties and their consequences such as the huge material losses to vessels involved, damage to marine constructions, rare coral reefs and marine environment, in addition to human injuries and loss of lives usually lead to negative effects on any national economy. A major accident involving a crude oil tanker for example would involve beach pollution and adverse effects on fishing and marine life.

The Gulf of Suez together with the international waterway extension of Suez canal, form one of the most important world wide waterways linking the Eastern and Western cultures and trade. The Gulf of Suez is the southern gateway to the Suez Canal, whose shipping is the country's most important source of foreign revenue.

The key hazards in the Gulf of Suez result from limited width of navigational channel, dangerous reefs and shoals, oil and gas installations, high volume of traffic, movements of oil rigs, crossing traffic of supply boats and tankers, overloading of vessels and finally interaction on the part of mariners. These hazards result in a high risk of grounding, ramming and collision between ships.

The Vessel Traffic Services (VTS) system is commonly proposed to minimize these vessel casualty consequences, promote safe navigation, increase transportation efficiency, protect marine oil constructions and protect marine environment.

Therefore, it was important to install a Vessel Traffic Services System in the Gulf of Suez especially with the increase in world trade ships passing Suez Canal. Despite the importance of the on-going VTS project in GOS, from the technical point of view, there were no earlier studies in literature in any VTS project established in Egypt that considered cost-benefit approach to indicate the value of establishing such a project at least from the economical point of view. It is then important to establish a reasonable estimate of the likely benefits of installing a new VTS system in the GOS.

This study is considered to be the first VTS study to estimate the net benefit (in monetary value) of implementing a VTS system in the GOS using cost-benefit approach. Several approaches of cost-benefit analysis were reviewed to select an appropriate scheme.

The results of the cost-benefit analysis based on 12 years of operation proved that the net benefit of imple-

menting such a system is positive, giving a net surplus US\$ 32,827,401. When applying sensitivity analysis to the underover-estimate conditions of the VTS cost-benefit, the net benefit of the project is always positive no matter of any decrease in benefit or increase in cost. The profitability index (the ratio between the total benefit to the total cost) is always greater than one even when applying sensitivity analysis. This concludes the importance of implementing such a VTS system in the Gulf of Suez both from the technical and economical point of view.

Results of Cost-Benefit analysis on GOS VTS system

Total Benefit=US\$ 172,965,017
Initial investment +O&M cost
US\$ 80,137,616

Net Benefit=US\$ 92,827,401

Results of sensitivity analysis on GOS VTS system

Case (1): 50% increase in the estimated VTS cost

Net Benefit=US\$ 52,758,594

Case (2): 50% decrease in the total benefit

Net Benefit=US\$ 39,084,341

Case (3): 50% increase in the total benefit

Net Benefit=US\$ 125,523,253

Results of Profitability Index Method (PI)

Case PI

VTS cost-benefit analysis 2.16

b)50% increase in total cost 1.44

c)50% decrease in total benefit 1.49

d)50% increase in total benefits 4.46

Conclusion

Navigational in special areas such as Gulf of Suez requires intensive awareness due to high density of traffic, restricted navigation routes, abundance of coral reefs and maritime oil installations, under water pipelines, cables, cross traffic of supply and service boats and restricted visibility either due to weather conditions or due to the reflection of the glare of oil rigs lights. As a result of all these difficulties securing of navigation in the Gulf of Suez became an important issue and of real need.

Continuing efforts are always taken by the Egyptian maritime authorities to develop aids to navigation in the Gulf of Suez to secure navigation and safety of ships and oil installations, however, ship casualties in the Gulf still occur.

The implementation of such a VTS system in the Gulf of Suez will play an important role in improving safety of navigation in the Gulf. The Gulf of Suez VTS system will also assist the Suez Canal Authority in timely processing data on ships approaching the Canal from the south and by facilitat-

ing orderly dispersal of the south-bound convoy leaving the Canal at Suez. This will reduce congestion and traffic delay and will make the Canal route more attractive to international shipping with consequent benefits to the Egyptian economy. The VTS in the Gulf of Suez will also provide valuable data to shore-side operations, these include notification to ports and harbours of traffic entering and leaving their waters, waiting at anchor, pilotage activities, etc. The efficient practice of such an accurate data can greatly improve commercial performance, facilitating quick and accurate generation of invoices and other commercial activities, record keeping, etc.

There is no doubt that this on-going VTS project in the Gulf of Suez is of great importance from the maritime point of view, but in this study it was the first time to investigate and apply such an approach to quantitatively and qualitatively estimate the net benefit and the economic aspect of such a project in the Gulf of Suez.

The importance of applying cost-benefit analysis is to evaluate the degree of benefits money value, which in some locations may indicate the economic necessity to modify the designed systems and choose the appropriate elements.

The total benefit of implementing a VTS system in the Gulf of Suez during the project's life cycle in US dollars is US\$ 172,965,017. The total cost was evaluated as US\$ 80,137,616, thus, the net benefit is nearly equal to the total cost. The sensitivity analysis for different scenarios also confirms the study results.

It worth mentioning that the study neglects evaluating tourism losses, commercial fish species losses and marine bird and mammal losses because no accurate data was available to economically evaluate it, which if available it, which if available it would increase the net benefit.

The study provides a scientific basis for evaluating the net benefit of any future project and will act as a model for similar studies in other areas of a nation's interest.

Recommendations

In each area along the Egyptian coast where the implementation of a new VTS system is considered, proper cost/benefit analysis, including risk assessment, is always recommended to convince with the appropriate decision the government authorities and decision makers.

VTS services have to meet the customers needs.

Pilotage organizations facing the heavy commercial pressure for change and good management techniques by competent authorities

has to cooperate and work positively with the new VTS system.

A technical committee should be established for monitoring and evaluating the effectiveness of such system performance, especially at the first stages of operating VTS in the GOS.

The establishment of a steering committee with members from all concerned authorities in the Gulf of Suez to study recommendations arising while operating the VTS system in the Egyptian waterways.

Authorities have to develop its own specific rules and regulations must suite for the functions being performed and the conditions related to its geographical and traffic features.

VTS regulations and procedures should be improved so as to provide suitable measures to monitor, supervise, and manage navigation in the Egyptian waterways.

The implementation of emergency contingency plans that defines responsibilities and procedures for controlling liability and coordination between them.

The Egyptian authority should promulgate clear operation procedures for each VTS center under normal and emergency conditions, train the staff in these procedures and develop records to ensure compliance.

An urgent proposal should be initiated to the IHO for adopting a "Mandatory Reporting System" in the Gulf of Suez to further support the Gulf VTS system.

The Gulf of Suez VTS should be interfaced through a network with the existing Suez port, Suez Canal and Alexandria VTS, and with any other VTS planned to be implemented along the Egyptian coasts. Also the Gulf of Suez VTS should interface with other VTS in neighbor countries and with other VTS in other Arabian and African countries in order to allow a smooth handover of vessels as they enter or leave the Gulf.

The maintenance of the installed system must be done to a high standard of reliability and availability.

Continuous upgrading VTS equipments to the latest technology developments in order to increase the effectiveness of the system.

Despite the great help the researcher obtained from all the Egyptian authorities, but data banks and databases for maritime transport need a lot of effort to be updated and to include all scattered maritime data from different sources and make it available at least for researchers and all concerned parties in the maritime transport field.

حركة الموانئ المصرية عن شهر إبريل ٢٠٠٢

أجندة إنترناشيونال

الكتبه بالآلاف طن

بيان الواردات

البيان	الإسكندرية الدخيلة	بورسعيد والعرش	دمياط	السويس والأديبة	سلاخا	مجموع	الإجمالي
بضاعة عامة	٨٨٢,١	٧١ ٦	٨١,٧٦	٧٢ ٨	٢٤	٣,٥٥	٨١٤,٩١
صناعات	٧٨٢,٨	١٦٦ ٠	٢٨٤,٤٢	١٥٥,٥٥	٧٣	٣,٥٥	١٤٤٧,١٧
أثرية ومعدات معدنية	٥٢٢,٥	١٠٧	٣٧ ٨	١ ٥	٥٢,٥	٠	٦١٤,٥٦
بضاعة ذات طبيعة خاصة	١٧٥ ٠	٠	٤٣ ٨١	٢٠,٢٠	٠	٠	٢١٤,٥١
أسلحة وأسلحة	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
صناعات	٧٢ ٦	١٥ ٣٨	٥٢ ٨٦	١ ٨	٠	٠	١٤٢,٨٨
إجمالي عام	١٨٨,٤٢	١٦٦ ٠	٢٨٤,٤٢	١٥٥,٥٥	٧٣	٣,٥٥	٢٢٢٥,١١
تراخيص	٢٢ ٢	٠	٢٥٤ ٤	٠	٠	٠	٢٧٦,٦٤
إجمالي عام وتراخيص	٢١٠,٦٧	١٦٦ ٠	٢٨٤,٨٢	١٥٥,٥٥	٧٣	٣,٥٥	٢٥٠١,٧٥

الكتبه بالآلاف طن

بيان الصادرات

البيان	الإسكندرية الدخيلة	بورسعيد والعرش	دمياط	السويس والأديبة	سلاخا	مجموع	الإجمالي
بضاعة عامة	١٧٢,٤٠	٧٣,٩٤	٤٥,٦٦	٣٦ ٩	١٣ ٩٦	٣٣٢ ٦٦	٣٣٢ ٦٦
صناعات زراعية	٨	٢ ٨٣	٤١ ٤٥	٣١ ٤٥	٠	١٠٦ ٢٣	١١٦,٢٣
صناعات	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
أثرية ومعدات معدنية	٤٥ ١	٤٠ ٣	٦٤ ٠	٢٤ ٠	٠	١٣٠ ٣٦	١٣٠ ٣٦
بضاعة ذات طبيعة خاصة	٠	٠	٤١ ٢٤	٠	٠	٤١ ٢٤	٤١ ٢٤
أسلحة وأسلحة	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
صناعات	٤٥٢,٢٤	١٦٦ ٠	٢٨٤,٤٢	١٥٥,٥٥	٧٣	٣,٥٥	١٤٢,٨٨
إجمالي عام	١٨٨,٤٢	١٦٦ ٠	٢٨٤,٤٢	١٥٥,٥٥	٧٣	٣,٥٥	٢٢٢٥,١١
تراخيص	٢٢ ٢	٠	٢٥٤ ٤	٠	٠	٠	٢٧٦,٦٤
إجمالي عام وتراخيص	٢١٠,٦٧	١٦٦ ٠	٢٨٤,٨٢	١٥٥,٥٥	٧٣	٣,٥٥	٢٥٠١,٧٥

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية الدخيلة	بورسعيد والعرش	دمياط	السويس والأديبة	سلاخا	مجموع	الإجمالي
بضاعة عامة	٢٢٤	١٥٢	٢٨	٠	٠	٤٠٤	٤٠٤
صناعات	٢٨	٢	٩	١	٠	٤٠	٤٠
أثرية ومعدات	١١	٧	٠	٠	٠	١٨	١٨
بضاعة ذات طبيعة خاصة	٣٤	٢٢	٠	٠	٠	٥٦	٥٦
أسلحة وأسلحة	٠	١٣	٩	٠	٠	٢٢	٢٢
صناعات	٣١	٢	١٣	١	٠	٤٧	٤٧
ملاص	١	٠	٠	٠	٠	١	١
إجمالي	٢٤٨	١٧٦	١٧٠	١٠	٠	٥٩٤	٥٩٤
ركاب	١١	٢٩	١٧	٤٣	٩٦	١٩٦	١٩٦
أخرى	٧	٠	٠	٠	٠	٧	٧
إجمالي عام	٢٦٦	٢٠٠	١٧٠	١٠	٩٦	٦٤٢	٦٤٢

بيان حركة الركاب (قادمين - مغادرين) الفردية على المراكب

البيان	الإسكندرية	بورسعيد	السويس	سلاخا	مجموع	الفرقة	شرك الشبح	الإجمالي
قادمين	٣١٤٣	٣١٩٤	١٦٦٢	١٢٢	٤٤٤٢	٣٢٤٠	٥٥٩٦	٥٥٩٦
مغادرين	٣٨٠	٣١٩٤	٢١٩٤	١٢٢	٣٢٨٠	٣٢٨٠	١١٤٥١	١١٤٥١
إجمالي	٣٥٠٣	٦٣٨٨	٣٨٥٦	٢٤٤	٧٧٢٢	٦٦٢٠	١٦٠٤٧	١٦٠٤٧

* يجتمع المجلس الأعلى للموسم المصري في أوائل يوليو الجاري لتناقشة الدراسة التي قام بها معهد التخطيط هيئة النقل الخاصة بإعادة هيكلة الموانئ المصرية بتكلفة ٧٥ مليون جنيه لتأمين الأداء الاقتصادي وزيادة القدرة التنافسية.

* تعقد الجمعية العامة لإتحاد النقل البحري أول يوليو الجاري في شنتها بالعراق لدراسة لائحة عمل في تاريخ الإجماع.

* تستعد الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا لتضمين الأولياد المصريين مع معرض الحاسب الآلي الذي يشترك فيه مجموعة من شركات تكنولوجيا المعلومات والحاسب الآلي المحلية والعالمية.

* يفتتح جاك أيا ميري وزير الثقافة الفرنسي والدكتور ناصر الأصايري مدير عام معهد العالم العربي في الثقافة في شهر يوليو الجاري معرض الفن التشكيلي في القام بقرى المعهد بباريس ويتضمن المعرض صوراً فوتوغرافية نادرة للفنانين من الفترة من عام ١٨٩٠ وحتى عام ١٩٢٥. * يقام بصدفة المؤتمرات بمدينة نصر في الفترة من ٧ إلى ١٠ يوليو الجاري أكبر معرض للأثاث والديكور.

* ينظم المجلس المصري للشئون الخارجية بالتعاون مع المعهد الملكي للشئون الدولية في لندن "شعاع هاريس" يوم ٨ يوليو الجاري ندوة دولية حول مستقبل الصراع الفلسطيني الإسرائيلي والذو المختلط من مختلف الأطراف المعنية لتحقيق تسوية سلمية سريعة لهذا الصراع.

* تقدم مكتبة الإسكندرية معرضاً دولياً للكتاب في منتصف شهر يوليو الجاري ولدى ثلاثة أسابيع ويتزامن إقامة هذا المعرض مع إحياء مدينة الإسكندرية عاصمة للثقافة العربية هذا العام، وسيتم إقامة هذه المهرجانات سنوياً.

* يقام في دبي خلال شهر يوليو الجاري معرضاً خاصاً عن المظاهرات تعرض فيه البحرين مشروعيها الخاص بتوسيع مطارها الدولي بتكلفة تصل إلى ١٠٠ مليون دولار.

* يصادف في اليونان يوم ١٦ يوليو الجاري مؤتمر وزراء - البنية التحتية للأرواح المتوسطية ويحضره أكثر من ٩٠ وزيراً وكبار المسؤولين في المجالات البيئية وسيناقش المؤتمر سبل حماية البيئة كمجال مهم من مجالات التعاون والعمل على تحقيق الإنجاز البيئي والتنمية المستدامة.

* تعقد ورشة عمل بالقاهرة في الفترة من ٢١ إلى ٢٤ يوليو الجاري وذلك تنفيذاً لتوصية الندوة التي نظمتها أمانة المرأة بمراقبة البحر الأحمر تحت رعاية المحافظ.

* تحتفل وزارة الثقافة المصرية بالذكرى الخمسين لثورة يوليو المجيدة، ويستمع الإحتفال لمدة عام إعتباراً من ٢٣ يوليو الجاري، ويتضمن إصدار مطبوعاتها كاملة عن الثورة وقادتها جمال عبد الناصر، وإصدار فيلم تسجيلي عن ثورة الثورة، ويستعد ندوة دولية حول الثورة يجانب ندوات وإحتفالات فنية، كما تنظم دار الأوبرا إحتفالية مساء يوم ٢٣ يوليو الجاري.

بيان بعدد الحركات التجارية

مليون حركات ٢٠٠٢

البيان	بورسعيد	السويس	دمياط	الإجمالي
وارد	١٢٠ ٧	٢١٧٨	٨٨	٢٣٨٦
مصدر	١٢٠ ٧	٢١٧٨	٨٨	٢٣٨٦
مصدر	١٢٠ ٧	٢١٧٨	٨٨	٢٣٨٦
مصدر	١٢٠ ٧	٢١٧٨	٨٨	٢٣٨٦
مصدر	١٢٠ ٧	٢١٧٨	٨٨	٢٣٨٦
مصدر	١٢٠ ٧	٢١٧٨	٨٨	٢٣٨٦
مصدر	١٢٠ ٧	٢١٧٨	٨٨	٢٣٨٦
مصدر	١٢٠ ٧	٢١٧٨	٨٨	٢٣٨٦
مصدر	١٢٠ ٧	٢١٧٨	٨٨	٢٣٨٦
مصدر	١٢٠ ٧	٢١٧٨	٨٨	٢٣٨٦



وزارة النقل
قطاع النقل البحري
بناي معلومات النقل البحري المصري
٤ شارع البناي
٤٨٩٨٣١ - ٤٨٩٤٥١
فاكس: ٤٨٩٦٧٤

تدوينات المصطلحات التجارية الدولية الجديدة

مستند المصطلحات التجارية الدولية الجديدة "الإنكوترمز 1990"، وقواعد تفسيرها (INCOTERMS 1990)
INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS

معرض وتقديم محاسب / جيب حسن رجب - بإعداد الموانئ البحرية العربية



bear all risks of loss of or damage to the goods until such time as they have passed the ship's rail at the port of shipment.

A 6 Division of costs

Subject to the provisions of B.8.
* Pay all costs relating to the good until they have been delivered in accordance with A.4, as well as the freight and all other costs resulting from A.5, including costs of loading the goods on board any charges for on loading at the port of discharge which may be levied by regular shipping lines when contracting for carriage.

* Pay the costs of customs formalities necessary for exportation as well as all duties, taxes and other official charges Pay able upon exportation.

A 7 Notice to the buyer

Give the buyer sufficient notice that the goods have been delivered on board the vessel as well as any other notice required in order to allow the buyer to take measures which are normally necessary to enable him to take the goods.

A 8 Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message

Unless otherwise agreed, at his own expense provide the buyer without delay with the usual transport document for the agreed port of destination.

This document (for example, a negotiable bill of lading, a non-negotiable sea waybill or an inland waterway document) must cover the contract goods, be dated within the period agreed for shipment, enable the buyer to claim the goods from the carrier at destination and, unless otherwise agreed, enable the buyer to sell the goods in transit by the transfer of the document to a subsequent buyer (the negotiable bill of lading) or by notification to the carrier.

When such a transport document is issued in several originals, a full set of originals must be presented to the buyer. If the transport document contains a reference to a charter party, the seller must also provide a copy of this latter document.

Where the seller and the buyer have agreed to communicate electronically, the document referred to in the preceding paragraphs may be replaced by an equivalent electronic data interchange (EDI) message.

جميع مخاطر اللقد أو التلف التي قد تلحق بالبضاعة حتى لحظة مغادرتها الميناء السفينة في ميناء الشحن التلق عليه.

(٦-٦) توزيع المصاريف

في ضوء ما تقرر في البند (٦-٦) يقوم البائع بما يلي:
* تحميل جميع مصاريف البضاعة حتى لحظة تسليمها طبقاً لما جاء في البند (٤-٤) بالإضافة إلى دفع أجرة النقل والمصاريف الأخرى طبقاً لما جاء في البند (٥-٥) بما في ذلك مصاريف شحن البضاعة على ظهر السفينة ومصاريف ترعيع البضاعة في ميناء الوصول والتي قد تكون مدفوعة من أجرة النقل على سن الخطوط المنتظمة.

* تحمل تكاليف الإجراءات الجمركية الرسمية اللازمة لعملية تصدير البضاعة، بالإضافة إلى تحمل جميع الرسوم والضرائب وأية مصاريف رسمية أخرى قد تسبب بصدير البضاعة.

(٧-٧) إشعار المشتري

يقوم البائع بإشعار المشتري بطريقة واضحة وكافية بأن البضاعة قد سلمت تحت ظهر السفينة، وإشعاره أيضاً بكل البيانات المطلوبة لتسليم البضاعة في ميناء الوصل.

(٨-٨) إثبات التسليم، ومستندات النقل أو الرسائل الإلكترونية المماثلة

ما لم يكن هناك اتفاق على غير ذلك، يقوم على نفقته بتزويد المشتري دون أي تأخير بمستند نقل البضاعة في ميناء الوصول المتفق عليه. وهذه المستندات (مثل سند الشحن القابل للتداول، أو سند النقل البحري غير القابل للتداول أو سند النقل عبر القنات المائية الداخلية) يجب أن تكون خاصة بالبضاعة محل العقد، وأن تكون مؤرخة بتاريخ بيع حلال الفترة المتفق عليها لإجراء البضاعة، وأن تكون صالحة لتسليم البضاعة في ميناء البضاعة في ميناء الوصول، وما لم يكن هناك اتفاق على غير ذلك، تكون صالحة أيضاً لتسليم البضاعة في ميناء البضاعة التي قد نقلها المشتري وتظهر أو تمحيد سند الشحن في ميناء الوصول الجديد أو بإظهار النقل ذلك.

إذا كان سند الشحن قد خرج من عدة أصول فيسحق على أي يزيد المشتري بمرمرة كاملة من البضائع، وإذا كان سند الشحن يحمل إلى مشتري بمرمرة واحدة، فيسحق على أي بمرمرة واحدة. وإذا كان الطرفان (البائع والمشتري) قد اتفقا على الفرائض الإلكترونية بينيهما، ففي هذه الحالة يجب استبدال المستند المشار إليها في الفقرة السابقة بما يتوافق مع الرسائل المماثلة طبقاً لنظام الإلكترونيات لتبادل المعلومات.

COST, INSURANCE AND FREIGHT

(CIF) THE SELLER MUST

A 1 Provision of goods in conformity with the contract
Provide the goods and the commercial invoice, or its equivalent electronic message, in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity which may be required by the contract.

A 2 Licences, authorisations and formalities
Obtain at his own risk and expense any export licence or other official authorisation and carry out all customs formalities necessary for exportation of the goods.

A 3 Contract of carriage and Insurance

a) Contract of carriage
Contract on usual terms at his own expense for the carriage of the goods to the named port of destination by the usual route in a seagoing vessel (or inland waterway vessel as appropriate) of the type normally used for the transport of goods of the contract description.

b) Contract of insurance
Obtain at his own expense cargo insurance as agreed in the contract, that the buyer, or any other person having an insurable interest in the goods, shall be entitled to claim directly from the insurer and provide the buyer with the insurance policy or other evidence of insurance cover.

The insurance shall be contracted with underwriters or an insurance company of good repute and, failing express agreement to the contrary, be in accordance with minimum cover of the Institute Cargo Clauses (Institute of London Underwriters) or any similar set of clauses. The duration of insurance cover shall be in accordance with B.5. and B.4. When required by the buyer, the seller shall provide at the buyer's expense war, strikes, riots and civil commotion risk insurances if procurable. The minimum insurance shall cover the price provided in the contract plus ten per cent (i.e. 110%) and shall be provided in the currency of the contract.

A4 Delivery

Deliver the goods on board the vessel at the port of shipment on the date or within the period stipulated.

A 5 Transfer of risks

Subject to the provisions of B.5.,

تسليم البضاعة خالصة الثمن والفرص والتأمين

البuyer في ميناء الوصول

١- التزامات البائع

١- تزويد البضاعة طبقاً للعقد
يورد البضاعة والقائمة التجارية (أو ما يعادلها من الراسات الإلكترونية) على أن تكون البضاعة مطابقة تماماً لشرط عقد البيع، وعليه تقديم شهادة مطابقة البضاعة للشرط والمواصفات المتفق عليها في عقد البيع إذا كان العقد ينص على ذلك.

٢- الأذونات والترخيصات والمستندات الرسمية

يقوم على نفقته وحده بتأمينه واستصدار ترخيص تصدير البضاعة وأية أذن أخرى خاصة بتصدير البضاعة، ويقوم بجميع الإجراءات الجمركية الضرورية لعملية تصدير البضاعة.

٣- عقد النقل وعقد التأمين

ب- بالتسليم لعقد النقل
يقوم على نقله بالمعاهد على نقل البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه، وذلك عبر الطريق البحري المعتاد بالنسبة للبضاعة في ميناء الوصول (أو المسلك المعتاد في القنات المائية الداخلية حسب الخلفاء) وعلى أن تكون تلك السفن من الطراز المستعمل عادة في نقل البضائع المماثلة للبضاعة محل العقد.

ب- بالتسليم لعقد التأمين

يقوم على نقله بالتأمين على البضاعة طبقاً لما تم الاتفاق عليه في العقد، وذلك لصالح المشتري أو لصالح أي طرف له مصلحة في التأمين على البضاعة، ويكون لأي منهما الحق المباشرة أمام الشركة أو الجهة التي لديها التأمين على البضاعة. وعلى البائع أن يقوم بتزويد المشتري بشهادة التأمين أو بكتابة التغطية التي حوت عند التأمين على البضاعة.

ويجب على البائع أن يتخذها في التأمين لدى مخصصه التأمين أو شركات التأمين من ذوي السمعة الموثوقة، ولا يلتزم البائع إلا بإجراء التأمين طبقاً لنص الأدنى لشرط التأمين على البضاعة (التي تعد عليها مبرمجة قواعد متعددة التأمين بحدود أو طبقاً لأي شرط طأ) وتحتددة الفترة الزمنية التي يغطيها التأمين طبقاً لما ورد في البند (٥-٥). وبناءً على طلب المشتري وعلى طاعة المشتري، ويقوم البائع بالتأمين على البضاعة ضد مخاطر الحرب أو الإضرابات أو الإضرابات للتأمين أو الإضرابات الأخرى. وبناءً على طلب المشتري، ويقوم البائع بالتأمين على البضاعة ضد مخاطر الحرب أو الإضرابات الأخرى. وبناءً على طلب المشتري، ويقوم البائع بالتأمين على البضاعة ضد مخاطر الحرب أو الإضرابات الأخرى. وبناءً على طلب المشتري، ويقوم البائع بالتأمين على البضاعة ضد مخاطر الحرب أو الإضرابات الأخرى.

١- تسليم البضاعة

يقوم بتسليم البضاعة على ظهر السفينة على ميناء الوصول في ميناء الشحن وفي الموعده المتفق عليها أو خلال لفترة المتفق عليها.

٢- إشعار المصنوع (بني المصنوع)

في ضوء ما تقرر في البند (٥-٥) يتحمل البائع

FAIRTRANS



Marine, Trading & Forwarding S.A.E.

LINE	VESSEL	ETA	PORT SAID	FROM	TO
EPIC SERVICE	SAF. VICTORY	2422	25/06/2002	NORTH EUROPE, ITALY	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN
	SAF. KIMLEY	2522	03/07/2002		
	EDINBURGH	2622	09/07/2002		
	CS CHAMPION	2722	19/07/2002		
EPIC SERVICE	CS INNOVATOR	2122	02/07/2002	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	NORTH EUROPE, ITALY AND TRANSHIPMENT TO US, GULF AND SOUTH AMERICA
	IPEX EMPRESS	2222	09/07/2002		
	CONTI HARMONY	2322	14/07/2002		
	SAF. VICTORY	2422	21/07/2002		
OCEAN STAR	CS AUCKLAND	6202	30/06/2002	AUSTRALIA, FAR EAST	ITALY NORTH EUROPE, US EAST COAST
	CGM LA TOUR	6212	11/07/2002		
	CGM MANET	6222	22/07/2002		
INDAMEX	INDAMEX			US EAST COAST	SRI - LANKA, INDIA
	NHAVA SHEVE	2120	28/06/2002		
	INDAMEX				
	LIBERTY	2121	05/07/2002		
	INDAMEX				
MEDITERRNEAN	NEW DELHI	2122	12/07/2002	AUSTRALIA, FAR EAST	ITALY FRANCE SPAIN
	INDAMEX				
	MALABAR	2123	19/07/2002		
EUROPEAN SERVICE	PONL LASPEZIA	2409	24/06/2002	AUSTRALIA, FAR EAST	ITALY NORTH EUROPE
	PONL SAMARIA	2410	09/07/2002		
	PONL SCOTIA	2411	27/06/2002		
EUROPEAN SERVICE	CS NOBILITY	2017	30/06/2002	AUSTRALIA, FAR EAST	ITALY NORTH EUROPE
	CS OPTIMISM	2019	14/07/2002		
	CS VISION	2021	28/07/2002		

Fairtrans port Said (Head office)

Hassan Abdel Karim Tower

Ahmed Shawky and Elgomhoria street

P.O. Box 752

Tel(s) : +20 66 326893 - 326894 - 345776 - 345796

324962 - 337048

Fax (s) : +20 66 324898 - 334896

TLX (s) : 63180-63150 FAIRT UN

General e-mail : fairtrans@bec-online.com

URL: www.fairtrans.com

Field of work

- Sea & air freight services.
- Clearance & forwarding (FIATA AND EIFFA Member).
- NVOCC (Desconsolidation & Consolidation).
- Door to door services.
- Handling international fairs.
- Packing.
- Warehousing & Distribution.
- Inland Haulage.
- Vessel Charters.
- Suez Canal transits attendance.
- Operators for container feeder vessels.
- Fully authorized shipping agents for vessel all size.
- Hub ports transshipment operation management.
- Shipping representation.

Leader Group

L G

Leader Group

Shipping Forwarding Marine Services

SHIPPING FORWARDING MARINE SERVICES

Head Office: 9, El Fawatem Str., Bab Sharky, Alexandria
Telephone : (03)4842074-4842033-4862664-4849973
Fax : (03)4840977
Internet : genmailbox@leadergroup.net
Website : www.leadergroup.net

Branches:

Cairo
 47, Beirut Street, Heliopolis, Cairo
 Tel. (02)4193909-4190293-2918951
 Fax. (02)2905546

Port Said : 13 El Gomhoria & El Nasr Str., Port Said
 Tel & Fax (066)243350-012 3964674

Damietta : DCHC Bldg, 3rd Floor, Apt No.324, Damietta Port
 Tel 010 8252317

Beirut / Lebanon : El Arz Str., Modern Building, Beirut, Lebanon
 Tel. (961)1-447915/7
 Fax (961)1-447885



الباحث الريان السنوسي يبيع

يحصل على درجة الماجستير عن رسالته بعنوان

إقتراح نظام موحد لرقابة دولة الميناء

Proposed Harmonized Port State

Control System Based On Acomparative Study Between Paris And Tokyo

Memorandum Of Understanding

اول رسالة علمية تناقش موضوع حيوى جداً ويتم مناقشته الآن بالمنظمة البحرية الدولية باعتبارها الجهة المسؤولة عن الإتفاقيات الدولية البحرية سواء تنفيذ أو إصدار أو متابعة .. وهذا الموضوع هو توحيد معايير رقابة الدولة على الميناء وخاصة بعد تعدد مذكرات تفاهم التى وصلت الآن إلى ٨ ثمانى مذكرات تفاهم تغطي حوالى ١٢٥ دولة .. واتضح من الدراسة أن اختلاف معايير التطبيق قد يأتى إلى اختلاف نتائج التطبيق بمعنى أنه يمكن إدانة سفينة فى إحدى المذكرات وتذهب لتزور ميناء مذكرة أخرى ولم تتعرض إلى الإدانة وهذا بالطبع سيؤدى إلى الإساءة إلى السفينة ومالكها وعلمها وأطراف أخرى كثيرة. لذا كان لابد من التفكير فى عمل نظام موحد وكان ذلك باخذ المشابهات فى المذكرات ودراستها والإتفاق عليها واخذ الاختلافات وتم توضيح الفجوات بينهم وبذلك وصلنا إلى نظام موحد للتطبيق دون الميل إلى مذكرة عن الأخرى..



ريان / محي الدين العشماوى - ريان / عماد إسلام - اللواء / هانى حسنى
 الأمين العام لرقابة دول البحر المتوسط على الموانئ -
 الباحث / السنوسي يبيع - د / رفعت رشك - د / ناجى خير الله



محمد أبو شحيش رئيس جمارك مصر

انطلقت ثورة الإصلاح والجمارك الإلكترونية على الأبواب في ندوة الجمعية البحرية المصرية

كان الجو مشحوناً ومتوتراً، الجميع يحمل في نفسه شيئاً من العد الذي يصل إلى درجة الهجوم .. صخب هنا وهمس هناك والقاسم المشترك هو الهجوم والتقد اللاذع الذي يصل إلى حد التحريض المهدود العاصفة بين المصحة والصيحة للثبات عاماً .. الزمان الساعة الثامنة من مساء يوم ١٢ / ٩ / ٢٠٠٠ المكان النادي السوري بالإسكندرية جميع المحضور تقريباً جاؤوا لمهاجمة رئيس الجمارك أو لمشاهدة تلك الهجمات .. الجميع على قناعة بأن مشاكل مصر الاقتصادية سببها الجمارك .. الجميع على ثقة بأن تخلف الصادرات المصرية مره إلى الجمارك الجميع على يقين بأن تطوير الجمارك من نقطة الانطلاق الأولى لإصلاح الاقتصاد المصري عموماً وكان الجميع ينتظر الفرصة للذهاب للسور الأول من لفك الجمركي داخل الحكومة المصرية (للفقطة) والصارعة) من ناحية (والهجوم) والانقضاء من ناحية أخرى بمجرد وصول الرجل إلى القاعة بدأ حديثه وكأنه يعلم كل ما يدور في أذهان المحضور فجاء حديثاً واضحاً صريحاً يحمل الكثير من النقد الذاتي البين، كما استعرض سياسته محاور عدة يقوم عليها الباء الجمركي الحديث والمأمول دارت هذه المحاور التحديدية الإصلاحية حول تطبيق مفهوم الجمارك الإلكترونية حيث يمكنه الإجراء المبركة بطريقة فعليه ونهائية حتى يتم الإنهاء، من الإجراءات المبركة وبالتالي الإخراج عن البصان في وقت قياسي لا يزيد عن ساعة .. كما أصاب سياسته بأن جلدت بهذا الإنهاء من نظام اتها .. لإجرات قبل وصول البصاعة إلى الخزانة المصرية، وأصاب سياسته أن العديد من المشاكل الموجودة حالياً سيتم التغلب عليها من خلال سيطرة النظم الإلكترونية الحديثة على كراتة الإجراءات الجمركية، كما روى سياسته إلى أن الإزقاء بالبصر البشري هو أهم ما يشغله حالياً لأن تسمية العصر البشري هو حجر الزاوية لأية محاولات إصلاحية في الجمارك لذلك وكما يقول أبو شحيش تقدم مصالحة الجمارك بعمل دورات تدريبية شاملة في الباطل والخارج من أجل النهوض بمستويات الأداء، ونظر سياسته إلى مشكلة التهرب الجمركي وأوصع أن تلك المشكلة تعد أخطر المشاكل المزمنة بالنسبة على الاقتصاد المصري عموماً وعلى الصعة المصرية على وجه المحصور وقال أبو شحيش أنه تم تشكيل لجنة عليا لإعادة النظر في قانون الجمارك الصادر منذ ٤٠ عاماً حيث تناول التطوير التشريعي ما حدث من تطور مثل النقل الدولي متعدد الوسائط وعلاقتهم بالجمارك وتم إعداد دراسة متكاملة مع وزير النقل ونظمت الأعلى للتمويل وسيطر المشروع على جميع الأعمال لدراسة وإيادها، الرأي فيه حتى يخرج مخرجاً عن إرادة المجتمع وسيتم دعم سرب الإستخدام والإعتماد الجمركي على النقل البسكة الحديث وعن خطة الإصلاح أوصع سياسته بأنه قد تم اعتماد الخطط العريضة خطة الإصلاح الجمركي بعد أن تم إستخدامها من الدكتور عاطف عبيد رئيس الوزراء والدكتور مدحت حسين وزير المالية

— اللواء بحري إبراهيم يوسف أبو سيد أحمد

نائب رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد

يحصل على درجة الماجستير عن رسالته

بعنوان

نحو إستراتيجية مصرية



للوجيستيات نقل الغاز الطبيعي وفقاً لمتطلبات الأمن القومي



حصل اللواء بحري إبراهيم يوسف أبو سيد أحمد نائب رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد على درجة الماجستير بجدارة في الرسالة التي قدمها بعنوان (نحو إستراتيجية مصرية للوجيستيات نقل الغاز الطبيعي وفقاً لمتطلبات الأمن القومي وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال تمنى سيادته على هذه الرسالة القيمة والتي سوف تساهم في عمل خطة قومية يتحقق بها اقتصادية إستخدام وإستغلال لهذا الغاز وللمتجاته على المستوى المحلي والإقليمي والعالمي

وتمنى لسيادته كل توفيق ونجاح

لواء بحري إبراهيم يوسف أبو سيد أحمد نائب رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد يتوسط اللواء محمود فهمي (محمداً) - د/محمد عامر (محمداً) - د/عبد الوهاب - د/عبد الصمد - د/شفيق مبر - د/درويش رشاد



Whenever, wherever

Ecu-Line takes care.

Worldwide NVOCC services

Branch offices:

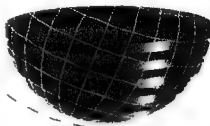
Alexandria • Amman • Amsterdam Airport • Antwerp • Arica
Athens • Barcelona • Beira • Beirut • Bogota • Bremen
Brussels Airport • Bucharest • Budapest • Buenos Aires • Cairo
Cape Town • Constanza • Cotonou • Dakar • Dar es Salaam • Douala
Dubai • Durban • Gothenburg • Guadalajara • Guatemala City
Guayaquil • Hamburg • Harare • Iquique • Iraklion • Istanbul
Izmir • Johannesburg • Kiev • La Guaira • La Paz • Le Havre
Lima • Lisboa • Lomé • London • Lyon • Madrid • Manchester
Maputo • Marseille • Mersin • Mexico City • Milan • Mombasa
Montevideo • Montreal • Moscow • Nairobi • Oporto • Oslo
Panama City • Paris • Port Elisabeth • Port Said • Rio de Janeiro
Rotterdam • San José • San Juan • San Salvador • Santiago
Santos • Sao Paulo • Sfax • Southampton • Tema • Thessaloniki
Toronto • Tunis • Valparaiso • Vancouver • Vera Cruz • Zeebrugge

ECU-GROUP, a worldwide group of shipping companies

Headquarters: tel +32-3-541-2455 • fax +32-3-541-7961 • tlx 32817 • e mail: info@eculine.be • http://www.eculine.be

Egypt: Ecu line Egypt Ltd., 121 Sakr Korash Bldgs., Heliopolis.

Tel: 02-2672754 • Fax 02-2666082 • Email: ecu@transport.com.eg



COMMERCIAL SHIPPING COMPANY

الشركة التجارية للملاحة

SHIPPING AGENCY

(Licensed from MINISTRY OF MARITIME TRANSPORT)

OWNERS REPRESENTATIVES

FORWARDING, DOOR TO DOOR SERVICES

INLAND TRANSPORTATION & CLEARANCE

STEVEDORING



المدير العام / فاؤرن خليفة

26, El Nasr st., Alexandria, Egypt

Tel & Fax: 4817107

Tel: 4812160-4823897

Mobile: 0122100486

Telex: 63740 CSHIP UN

CABLE: CSHIP



المملكة «سي»

الإنطلاقة .. العملاقة ..

في أعمال النقل البحري .. وخدمة الطاقة!

«المملكة» شركة جديدة في عالم النقل البحري في عمل الوكالة الحرة حيث تقدم خدمات مميزة خدمة أهداف التجارة الدولية حصة في صيا. الاسكندرية وموانئ الجمهورية أن المغرب التي تسيطر الشركة بطلب الزيادة دائما. فهي تطل انطلاق عملاقة في خدمة البضائيات فضلا عن أسعار التنافسية والوقتيات المثالية.

رطب مصانع عبي كساديه

أنواع سفن بجميع

أحجام العالم مع

الإلتزام السليم

بالقوة

تتبعه تصانق منه حره جها من مغل ن لورد

حتى محارر المسودة

تأجير اسفن سقلم المشقة

تقديم لفلانك و لمتلب تجرانة السفن، وأعمال المراقبة والدعا وقوانين المين.

ويصبح الملك من كانه امكانياتها ١١١١ أذمة العملا من مختلف المجتمعات.

المدير العام المسئول

وفاؤن شسي

شركة الملكة سي لا أعمال النقل البحري والوكالة المسيحية

مصر ٢٢٦٥ مسية زمر السويدي ٢٢١١١ مغرب كورين ناني

تليفون ٣ ٤٨٤١٦٣٣ فاكس ٣ ٤٨٤١٦ ٥٨

شارع العرفه بجاية - عمارة مكرورة - امور لحدس ٥

نشأت الدبي كلب:

الموازنة العامة للدولة



- قراءة في دفتر احوال الوطن.
- ما هي ضوابط ومحددات الإنفاق العام.
- هل حقاً اتسع الخرق على الرائق.

عندما سئل أحد الفلاسفة العظيم عن سبب غزارة شهر لحيته في الوقت الذي لا توجد شهره واجدة في رأسه الصفاء فرد قائلاً (غزارة في الإنتاج وسوء في التوزيع)
وعندما سئل أحد الساسة الأوربيين دور الحرب في النظام العالمي الجديد قال (الحرب ظاهرة كلامية) وعندما سئل هيجل عن الخريطة المثلى للعمل الوطني في مصر قال (إن الوطن يعيش بلا جدول أعمال) وقال دا خفوتوف (إن مستقبلنا يمر دقيقة بدقيقة ولا نرى اهد من تحت اقدامنا).

لا أدري لماذا فُزرت تلك العبارات إلى ذهني عندما كنت اتابع مناقشة البرلمان المصري للموازنة العامة للدولة ومشروع الخطة الخمسية الخامسة حقيقة لقد فزت بغاية التقدير التي أعدها لجنة الخطة والموازنة والتي كانت المناقشات تدور حولها، وخرجت من تلك القراءة العاطفية بحقيقة واحدة مفادها (إن الخرق قد اتسع على الرائق).

الأوليات في بلد يحارون أين يهبط؟ هل يعمل با سادة أن يتم تخصيص 1/2 الشخصي للقطاع الإعلام للقطاع الصناعية أي علماً وأي سلقاً وأي حطة؟ وأي دراسة؟ هل رأى حكومة لك؟ حقاً نحتاج نصيب بلا جدول أعمال وإن وجد الجدول فإننا نلزم بما ورد به فكنا نصيب وهكذا سنستمر الأحوال إلى أن يقضى الله أمراً كما يفعلوا.

أنتقل بعد ذلك إلى ثقافة الغاليان في هذا التفسير وهو مرسومون حيث تم تخصيص مبلغ 28.2 مليار جنيه لسيار مراند و تساقط الدين العام، هذا الدين ينقسم إلى قسمين: الأول الدين المحلي وسيلجى 19.4 مليار جنيه.

الثاني الدين الخارجي وسيلجى 7.8 مليار دولار هذا يعني أن الدين المحلي يمثل نحو 84.4 ٪ من الناتج المحلي الإجمالي. ولقد خصص الوزارة مبلغ 28.2 مليار جنيه لسيار مراند وأقسام الدين العام، حيث أن هناك مبلغ 26 مليار جنيه (موازنة) الدين المحلي و 2 مليار جنيه أقساط ذلك الدين!

أرقام مغرقة ومزعجة واضحة في نفس الوقت، الدين المحلي بلغ نسبة 84.4 ٪ من تلك مصيبة أكبر من ذلك! الدولة تتحمل ما يصل إلى 26 مليار جنيه سنوياً قوامه ذلك الدين غير أصل القرض، ما الذي يحدث بالضبط؟ فما هي الحكاية يا سادة؟ حقيقة إنني في ظل هذه الحكومة فقدت الثقة حتى في نفسي كلمات مسرولة براءة متنافلة! أرقام خاطئة والمصاريف ونسبها مقادير فوائده لا تلك تلك الحكومة لا لغة التبريرات والتحصير الدقيق لها

(التبريرات وردية) إنهم يعيشون في واد والمهاجر في واد آخر قاموا رغم تعليمات القيادة السياسية الأتانة بضرورة تحري الصلح والموضوعية في تلك التبريرات. يا سادة مصر أكبر من كل هؤلاء، والوطن سيأتي رغم أنك كل هؤلاء... لكن الطيرين شاق طويل ويحتاج إلى تضامير جميع الجهود... يحتاج إلى كل كلمة مفصلة... يحتاج إلى كل حجة قرق. إنه يحتاج الكثير والكثير من أبناء المحصلين الواسع الأراهم جاد وديق كل يوم في الحقيقة رغم كل الصعوبات ورغم أنهم قاتلها وبذلوهم. إنني على ثقة بأن الحرق قد اتسع على الرائق لا حول ولا قوة إلا بالله.

في هذه الموازنة يصل حجم الإعانة العام المقرر في مشروع الموازنة الجديدة إلى 14.6 مليار جنيه في حين كانت تلك النفقات في الموازنة لسابقة 12.9 مليار جنيه بمعدل قدره 11.7 ٪ 14.6 مليار مقابل 11.7 ٪ 14.6 مليار جنيه في الموازنة السابقة بمعدل قدره 9.6 ٪ وبنسبة 6.1 عليه يتوقع أن يصل العجز الصافي في مشروع الموازنة الجديدة إلى 17.2 مليار جنيه في 9.6 مليار جنيه في مرة مرة العام الماضي إضراره في اعتيادنا وسوء في التوزيع؛ تلك الألباع الضخمة المرسومة للنفقات العامة والتي كسبت الصبح الحكومي بأنها أصح موازنة في تاريخ مصر! كيف يتم تبريرها على السبيل المستعجل من السياسة العامة لسي تحكم تلك الإحتياجات العامة بل تتجمع بتد النفقات العامة لإستراتيجية محددة وخطط مرسومة وفي الباب مسدودة ومرواحدة تبتة! أم



تتمتع الموازنة التسريع في محددات أخرى لا هي اقتصادية ولا هي سياسية الواقع من خلال استعراض بود النفقات اتضح أن الأمر كله يجمع لأخراً، والصلح والتحصين وقوة الضعيف ومجاعات المبالغ المختلفة لن أتعرض إلا لبت واحد من البتود وهر العطلات الزائدة في الموازنة لتضاعف الضاعة والبيروقراطية والتدبير حيث وضع متحف القرار مبلغ 89.8 مليون نسبة 6.4 ٪ من إجمالي النفقات في حين تم تخصيص مبلغ 12.2 مليون نسبة 0.8 ٪ من إجمالي النفقات للقطاع الإعلام والثقافة

هل هناك غرضي مالية أكثر من هذا؟ هل هناك أعزاء شخصية أكثر من ذلك؟ هل هناك من يستطيع أن يسطر ويحفل تلك غريبات الإقتصاد واللاسعة والثير للطفة والإستعرا ب اللحية ذكرت في معرض حديثه تلك العبارات الرقيقة إلى الرؤية المستقبلية تستهول انتقالي مصر إلى مجموعة الدول الثمانية ذات الدخل المرتفع مجدداً لدخولها في مجموعة الدول الصناعية. حان أن نمرط طاهر كلامية ليس أكثر من ذلك- كلمات براءة ورنة ولك. - كيف سيصل إلى تحقيق تلك الأهداف في ظل تخصيص هذا المبلغ الهزيل لتحرير الإستثمارات الصناعية؟ هل الإعلام والشفعة أهم من الصناعة والبيروقراطية والتدبير؟ أين

الفن يصنع المعجزات وينقذ الحضارات

حوار : وسام غنيم

★ هل تتكرر معجزات القرن السادس عشر ؟

★ استنساخ حجر رشيد.

★ أبناء مصر وعطاء لا يتوقف.

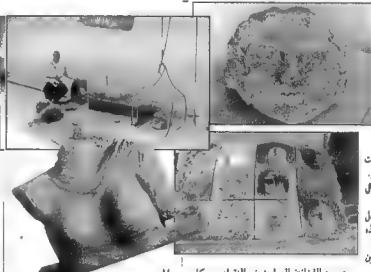
لم ولن يتوقف الفن والإبداع على عطاء الماضي بل سستل مصر عطاء الفنانين الباقرة في جميع المجالات وما نحن الآن إمام فنانة رمز من الرموز المشرفة للفن التي أثبتت أن " الفن ما زال ينبض " رغم إختلاف الحياة المعاصرة عن الماضي إلا أن أبناء مصر ان يتوقفوا عن العطاء البناء الذي يعدد للإرتقاء بالفن والجمال في حد ذاته ويكرروا معجزات الماضي التي اعتقدنا يوماً " أنها لن تتكرر " .



دكتورة / عزة عبد المنعم الصبروتى

الهيروغليفية وكان ذلك اللوح ما هو إلا صدق بيع أرض من شخص إلى آخر كان الملك بطليموس قد أهداه في القرن السادس عشر إلى كنيسة آمن وبالتالي هذا الحجر ساعد بعد ذلك على قراءة كل ما على جدران المعابد وكل ما تركه الفراعنة من طلاسم ومن هنا قسرت الفئانة عسرة الصبروتى أن تترك هذا الأثر العظيم بعمل نسخة ضخمة تلحق بعظمة هذا إكتشاف إرتقاها ٣ أمتار وعرضه متران وسكها ٥ سم وهي من الحجر الأسود وعلى سطحها حفر بالذهاب الثلاث نسخة طبق الأصل من النسخة الأصلية الموجودة بالمتحف البريطاني في لندن وأهدت العمل لكتبة الإسكندرية الحديثة ليكون مرجع تاريخي للمواطنين من هذا النوع من الثقافة التاريخية الأثرية . هذا العمل إستغرق حوالي ١٣ شهر من العمل الشاق على الجهر الجاه .

هكذا يعبر معجزة بكل المغايب أبدعتها لت الفنانة عسرة الصبروتى وأهدتها للمعاصرة المصرية لتثبت أن طاماً وجد الفن الحقيقي المعجزات لن تتوقف .



المسهر والنقاد والفنانين الذين تألموا أعمال البياني وأثبتوا أن هذا العمل أفضل الأعمال المعروضة في البياني .

★ معجزة حجر رشيد في القرن الحادي والعشرين .

وفوجئنا بسؤال إلى د/عسرة عن العمل العظيم التي قامت به وهو نسخة طبق الأصل من حجر رشيد كيف استطاعت عمل ذلك ؟ أشارت الفنانة بأنها قبل الإجابة تحب أن تقدم نبذة بسيطة عن حجر رشيد هو عبارة عن لوح أسود صغير وجد تحت جدران إحدى القلاع القديمة ببنينة رشيد والذي ساعد في حل أبعاد اللغة الهيروغليفية القديمة حيث أننا

تعقد شامليون العالم الأثرى القرنس إحدى الأماكن الأثرية بالمدينة الصغيرة وقف حائر أمام لوح مكتوب بثلاث لغات الهيروغليفية والهيروغليفية واليونانية . كان الأمر سهلاً بالنسبة لليونانية لم تليها الهيروغليفية وعندما كان النص متكرراً في اللغتين كانت المفاجأة وهو حل رموز اللغة

جميع الفنانين المعاصرين والنقاد من كل أنحاء العالم . الفكرة رغم بساطتها ورغم بساطة العمل وبساطة التنفيذ إلا أن فكرة التنفيذ كانت مبتكرة وجديدة فموضوع التماثيل الإغريقية داخل أحراس مائية مزججة مواد خزفية تشبه رمال البحر بألوان متعددة ثم دفن أجزاء من هذه الأحواض الزجاجية في هذا الكم الهائل من الطين المحروق والملي على هيئة صخور ورمال متعددة الألوان والخشونة بدرجاتها المتفاوتة ودفن بعض التماثيل التي

أظهرتها الفنانة وكأنها قدم عليها دهر طويل بل تحت الماء فأخذت عوامل التعرية والترسيب تلعب بها وتغير الحبال الهندسية من العمل على صورة إتشال عمل ما من تحت الماء - ومخرجه إلى الشمس .

و حصلت د/عسرة الصبروتى على جائزة كبرى في هذا المعرض الدولي وهي جائزة

ومن هنا توجهت عسرة إسترناشيو لتسلط الضوء على فئانة بأربعة أبناء الإسكندرية في مجال التمث والتصوير .

الإسم : عزة عبد المنعم الصبروتى مواليد : الإسكندرية حاصلة على : الدكتوراة من كلية الفسر الجيولوجية قسم تصوير وتعمل في مجال التمث ولحن والغرف . وعن المعارض التي شاركت فيها

الفئانة التشكيلية ؟ أقامت حوالي ٨ معرض شخصي وشاركت في ٥٠ معرض جماعي داخل وخارج مصر . أهم الفعاليات التي عبرت عنها بالاعمال الفنية :-

(١) قضية الأقزام وكانت من أوائل الفنانين الذين عبروا بأعمالهم عن هذه القضية .

(٢) قضية الحروب بين الدول الكبرى وبين الدول الصغرى (الظلم) .

(٣) قضية الفساد .

وأخيراً - من أهم القضايا التي إهتمت بها فرياً وجلبت انظار الجميع بهراعها وفكرها الناضج .

★ الفن وإثارة حضارة

- قضية أو موضوع إتشال الآثار الفارقة عند الميلاد الشرقي بالإسكندرية وذلك من خلال فعاليات البياني الدولي السادس للفنون والتي شاركت فيه بعمل مركب يعبر عن هذا الموضوع والذي أهل بهراعته



وأخيراً - لآمل د/عسرة الصبروتى دوام النجاح والتقدم والإزدهار بعصرنا الحديثية وأن نستطيع على قدر المستطاع أن نواصل رسالة الفن الإلهي إلى جميع أنحاء العالم

في خدمة متحدى الإعاقه



حرص علاء عبد الحالى وكيل وزارة الشؤون الإجتماعية بالإسكندرية على ضرورة القيام بزيارات متكررة لمرکز الوفاء لمحدى الإعاقه وحرص على متابعة خطوات التطوير فى أساليب التعليم والتأهيل وكان فى إستقباله فهنى أبو يوسف رئيس مجلس الإدارة والأمين العام للإتحاد الإقليمى للجمعيات والهيئات والسيدة واد شلبى نائب رئيس مجلس الإدارة وأعضاء مجلس الإدارة.

صور من أرشيف المجلة



السيدة واد شلبى فى لقاء مع سيدة المهندس أحمد الليثى محافظ البحيرة أحد الأعضاء الروتاريين فى إجتماع بدار أخبار اليوم .

فى إحتفال بإحدى الجمعيات النوبية تكريماً لها بمناسبة قيامها بتخصيص قطار من الإسكندرية إلى أسوان مباشرة فى الأعياد والمناسبات القومية لأبناء النوبة حتى الآن وذلك بموافقة المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى آنذاك



الريان / محمد مجدى عبد الرحيم الفاضل

يحصل على درجة الماجستير فى رسالة الماجستير

مقترح إنشاء ميناء رشيد البحرى فى سلسلة الموانئ المصرية على البحر المتوسط ... رؤية مستقبلية



حصل الریان محمد مجدى عبد الرحيم الفاضل على درجة الماجستير بجدارة فى الرسالة المقدمة منه بعنوان (مقترح إنشاء ميناء رشيد البحرى فى سلسلة الموانئ المصرية على البحر المتوسط - رؤية مستقبلية)

واسرة تحرير مجلة انترناسيونال تقدم بالتمنه الخالصه لسيادته وتمنى له دوام التقدم والنجاح وفيما يلى مستخلص البحث: مشروع إنشاء ميناء جديد بالقرب من مدينة رشيد بمنطقة خليج ابي قير ليس الغرض منه مواجهة الزيادة فى حجم التجارة المصرية وتقصير دور النقل النهري من خلال فرع رشيد فقط ولكن أيضا بغرض الحصول على كثير من الإستثمارات التى تعمل على زيادة الدخل القومى المصرى.

ومشروع الميناء الجديد من مشروعات البنية الأساسية للدولة التى ستكون دعما إستراتيجيا طويلة الأجل تستهدف للعشرين سنة القادمة (حتى عام ٢٠٢٢) بفتح مجالات جديدة تتيح فرص عمل للشباب والإرتقاء بقدراته على مواجهة التحديات الراهنة والمستقبلية . من خلال التوسع والطروح من الدائرة المحيطة إلى رهاب الوطن الفسيح باستخدام المناطق التى تتسم باليهلية . لآى عدم الإقتراب من مثل هذه المناطق يجعلها جزءا مهما لسنوات قادمة ويحد من تعميرها . ولا يتحقق النمو الإقتصادى والإجتماعى لها.

وقد ناقشت هذه الدراسة العلمية أهمية إنشاء ميناء جديد بالقرب من مدينة رشيد ليصبح رافداً مهماً من روافد الدولة والتوسع فى آفاق التنمية وإستغلال الإمكانات المتاحة على أرض الوطن والإستفادة من كل الثروات الكامنة فيه . وقد تم مناقشة ذلك من خلال بحث الموضوعات الآتية:

- * ملامح تطور النقل البحرى العالمى .
- * عدم إمكانية التوسع الأفقى فى مينائى الإسكندرية والدخيلة مع إبراز الأهمية النسبية لها بالنسبة للموانئ المصرية الواقعة على البحر المتوسط .
- * زيادة الطلب على الموانئ المصرية مستقبلياً وحتى عام ٢٠١٧ .
- * الأهمية الإقتصادية والإجتماعية لموقع الميناء الجديد .
- * الأهداف المحققة من إنشاء موانئ مصرية جديدة .

مركز الفنون (مركز الفنون)

مركز الفنون

فرقة باليه كلاسيكية مصرية

GROUP BALLET CLASSICAL OF EGYPT

برعاية السيدة / غنمة رشدي والمشارك نسبة الدخول الدكتور /

أقيمت مؤسسة
الفنون (برعاية السيدة
مصرية بإشراف الدكتورة
الجمعة والسبت ٢٢/٢١/٢٠٢٢ . وكان جميع الحضور على موعد مع
الفن الرفيع الراقي وسط حشد من صفوة المجتمع من رجال الفن والفكر
والصحافة والسياسة ورجال الأعمال وأولياء أمور زهرات الفرقة.
وما هو جدير بالذكر الجهود الرائع المتميز الذي قامت به الدكتورة / غنمة
رشدي والذي تألفت فيه بناتها وخلق جواً من الإبهار والإبداع والتميز شعر
به الجميع وترجمته عيونهم التي امتلأت بالسعادة.



رقصة هندية (بيار محبات) أداء المجموعة

رقصة ليلية (أداء سارة رستم وسليمان الشيب)
موسيقى آدم



رقصة صولو (أداء نور هشام فودة)
موسيقى تشايكوفسكي

رقصة للمجموعة موسيقى Pizzicatino



دكتورة سميرة فريد توسط المجموعة



رقصة للمجموعة من بانيه كسارة الشوق بموسيقى تشاريكولنسكي

تصوير

بدوي

في حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء. تم عقد قران المهندس / أحمد محمد عيسى بشركة الإسكندرية للبتروك على الألفة / عباءة شركة EMS (محمودة أميرال) ابنة رجل الأعمال فاروق عباس. وأسرة تحرير المجلة تهنيئاً العرويين وأسرتيهما بالقران المبارك وتتمنى لهما مستقبلاً سعيداً وحياة هائلة.



أجمل أشراف - مؤسس فرقة الدراويش

في أمسية رائعة احتفل الريان محمد ودرويش والسيدة نازغان مرمه بخطة شرويت كريمة إلى القلب بحرق محمد أحمد إبراهيم خليل حيث أقيم حفل كبير بالحرمية حضره عدد كبير من الشخصيات العامة ورجال الفن البحري.

والريان محمد ودرويش هو مؤسس فرقة "الدراويش" الشهيرة التي كانت نقل أحد الجوانب الفنية وشارك في العديد من الأفراح وتقامس الطفولة مع نجسات وهمم السببا المصرية إلا أن حياة البحرية إحتضنته وأبعدته عن الأشراف... لكن كانت أشراف "شرويت" وعظمتها محمد أحمد إبراهيم خليل هي أجمل أشراف - عرفها الفنان محمد ودرويش وحرمه السيدة نازغان درويش



مبارك



مؤمن مجدي

عائلة النجاشي وعبد الملاك



عبد الرحمن مجدي

تهنئة بالنجاح وعبد الملاك



يارا سامح الدسوقي ٩ سنوات

تاجها في الصف الثالث ٩٨ /



منة الله سعيد تهنئة بالنجاح

وعبد الملاك

مجتمع إنترناشيونال

مبارك النجاشي



من ماما نادية وماما سهى والأبنا. أمينة وأسيرة ومنى إلى شيماء محمد عبد الحسنى إلهنا، وتحياتنا لعبد الملاك والنجاح



تهنئة من الألفاظ إلى الأميرة جوى من ماما شيرين وبابا إلهنا



نشرين محمد توليق ٩ سنوات

تاجها في الصف الثاني



يسرا سامح الدسوقي ٥ سنوات

تاجها في الصف الثاني



ديانا مجدي طلبة السوي ٤ سنوات

تاجها في المدرسة

عيد ميلاد سعيد



عبد الرحمن رضا شكرى

أحمد رضا شكرى



تهنئة من ماما دينا ياسر حسين

تحياتنا لعبد ميلاد الأميرة



حبيبة حسنى مبروك

٢٠٠٠ / ٩ / ٢٣



كرم محمد محمود تهنئة

عيد ميلاده الرابع



مروان ومحمد صلاح مشور بحتفلان

بعيد ميلادهم سوياً

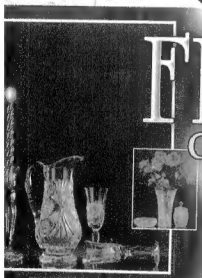


FRIENDS

Gift Shop

TEL :203-5457696

MOB:012-2185218





INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

الشركة الدولية للملاحة والشحن



WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office:

10, Romanian Museum St.,

Al Messalih- Attareen

Tel: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:

21, Al Gabrity St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

